جند الله
ونصر أكتوبر رمضان
معجزات يرويها أبطال الطيران
عبد الناصر أبو الفضل

جند الله ونصر أكتوبر رمضان

معجزات يرويها أبطال الطيران

عبد الناصر أبو الفضل

بسم الله الرحمن الرحيم

إِن يَنصُرْكُمُ اللَّهُ فَلَا غَالِبَ لَكُمْ ۖ وَإِن يَخْذُلْكُمْ فَمَن ذَا
الَّذِي يَنصُرُكُم مِّن بَعْدِهِ ۗ وَعَلَى اللَّهِ فَلْيَتَوَكَّلِ الْمُؤْمِنُونَ

١٦٠ آل عمران .

وَلِتَطْمَئِنَّ بِهِ قُلُوبُكُمْ ۚ وَمَا النَّصْرُ إِلَّا
مِنْ عِندِ اللَّهِ ۚ إِنَّ اللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٌ

١٠ الأنفال ..

وَمَا رَمَيْتَ إِذْ رَمَيْتَ وَلَٰكِنَّ اللَّهَ رَمَىٰ ۚ

١٧ الأنفال ..

وَأَعِدُّوا لَهُم مَّا اسْتَطَعْتُم مِّن قُوَّةٍ وَمِن رِّبَاطِ الْخَيْلِ
تُرْهِبُونَ بِهِ عَدُوَّ اللَّهِ وَعَدُوَّكُمْ وَآخَرِينَ مِن دُونِهِمْ
لَا تَعْلَمُونَهُمُ اللَّهُ يَعْلَمُهُمْ ۚ

٦٠ الأنفال ..

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِن تَنصُرُوا اللَّهَ يَنصُرْكُمْ وَيُثَبِّتْ أَقْدَامَكُمْ

٣ الفتح

وَلِلَّهِ جُنُودُ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ ۚ وَكَانَ اللَّهُ عَلِيمًا حَكِيمًا

٤ الفتح

مقدمة

قلما نجد المتعة والتشويق والإثارة في كتاب واحد .. فضلا عن الشعور بالفخر عند وبعد قراءته .. هذا ماتحتويه صفحات « جند الله ونصر أكتوبر رمضان ـــ معجزات يرويها أبطال الطيران « .. رغم المشقة التي تكبدتها عند جمع مادته .. إلا أنني تمتعت أيما متعة خلال لقاءاتي مع أبطال نصر أكتوبر رمضان .. فماأسهل من رصد أحداث الحرب من خلال الكتب التي تناولتها .. إلا أنني فضلت لقاء بعض أبطال الطيران .. حيث شعرت بفخر كبير عند الإستماع لهم ووجدت لديهم إجابة علي التساؤل التالي .. هل إنتهي عصر المعجزات بإنقطاع الرسل ؟ .. وهو تساؤل طرحه الكثيرون في كل وقت ومكان .. قد يعتقد البعض أن الإجابة صعبة .. ولكنني أرد بأن المعجزات مازالت موجودة .. وإذا كانت إرتبطت بدعم الأنبياء وقت إرسالهم .. وإنقطعت بموتهم ماعدا كتاب الله .. إلا أنني أؤكد بأن المعجزات الإلهية مستمرة لأن الله حي لايموت .. ودليلي علي إستمرارها هذا الكتاب .. حيث أرسل الله جنودا لم يرها أحد .. ولكن شعر بها أبطال أكتوبر ٧٣ .. وهو مالمسته من خلال رواياتهم لتفاصيل الحرب التي أعادت للعرب العزة والكرامة والعرض قبل الأرض .. لقد تشرفت بلقاء العشرات منهم .. حيث عملوا في وزارة الطيران المدني خلال العقد الأول من الألفية الحالية .. ووجدت لديهم رصيدا طويلا من البطولات .. قررت تسجيلها خوفا من ضياعها بوفاتهم .. وعندما جلست معهم وخلال سرد البطولات .. توقفت أمام بعض اللقطات .. حاولت تجميعها في لوحة واحدة .. لعلها تساعد علي بلورة رؤية واضحة حول نصر أكتوبر رمضان .. حيث شملت علي أشياء خفية هي جند لله في لحظات المواجهة الصعبة مع العدو .. أدت إلي فوز أبطالنا عند الإلتحام مع الأعداء رغم أن كل المؤشرات لاتشير إلي ذلك .. وكانت أشبه بمعجزة تحققت في العصر الحديث .. لقد شعر بعض الأبطال بوجود جنود لله يساعدونهم في المعركة .. تأكيدا للعديد من الآيات القرآنية التي تؤكد علي أن الله يرسل جنودا لايرها أحد .. تساعد المؤمنين حقا بشرط الأخذ بالأسباب وهو مافعلناه في حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. حيث أعددنا للعدو ماإستطعنا من قوة وتدريب .. إن هذا الكتاب ضروري لعرض لمحة من أمجاد وبطولات نصر أكتوبر .. خاصة بعد ميلاد أجيال عديدة لم تشعر بحلاوة هذا النصر .. كان من المهم

إســتحضار لحظات النصر مــن رجال صدقوا ماعاهــدوا الله عليه.. من بذل الجهــد والعرق في التدريبات و حمل أرواحهــم والتحليق بها لمواجهة العدو .. ســطروا بدمائهم أسمي صفحات التاريخ .. منهم من تجاوز الستين وقت لقائــي بهم ومنهم من ينتظر .. كان من المهم التحدث معهم ليكشــفوا عن مكنون روح أكتوبر وأســرار المواجهات التي حدثت مع طائرات العدو فوق السحاب .. والضربات الجوية التي دكوا بها حصون العدو علي الأرض .. علي أن نضع ذلك في حســباننا والإستفادة بدروس هذه الحرب لأن سيناء مازالت مطمعا للأعداء .. ومازالت بوابتنا الشرقية مثلما كانت طوال التاريخ هدفا ومدخــلا للغزاة .. وليس أدل علي ذلك مايذكره بعض الإســرائيليين بضرورة إقتطاع ٢٧٠ كم من ســيناء لإقامة الفلســطينيين فيها مقابل مســاحة ماثلة تأخذها مصر من صحراء النقب .. ومن بينهم الطيار « جيورا « والذي كان أول طيار إســرائيلي وقع في أسرنا خلال حرب الإستنزاف .. ويحكي أحد أبطالنا في الكتاب قصة أسره .. إلي جانب العديد من البطولات والمعجزات المشوقة .. ليس بهدف التسلية .. ولكن دافعا للفخر .. ومحفزا لبذل الجهد مــن أجل التعلم مــن درس هذا النصر .. والتخطيــط الدقيق لحماية بلدنا .. والأخذ بالأسباب خاصة وأن الإستراتيجية العسكرية تتميز بالتقدم المطرد في أساليب الأسلحة .. وقد إستغرق تنفيذ هذا الكتاب أكثر من ثلاثة أعوام .. ولقــد حرصت علي أن ألتقي بكل بطل .. ووضع عناوين فرعية في شــكل جديــد من صياغة الكتب لتتناســب مع إيقاع العصر الســريع .. ولإعطاء الفرصــة للقــاريء ليتجول بحريــة دون التقيــد بوقت أو موضــوع .. ولكي نســتحضر من خلاله عوامل النصر وأســباب الفوز علي العدو .. لنلتزم بها كميثاق حياة ..

الكاتب

E-MAIL:abdelnasseraboelfadl@yahoo.com

الفصل الأول

(قائد الأبطال)

الطيار البطل

" محمد حسني مبارك "



« إن ما قمتم به .. وما أنجزتموه خلال معارك أكتوبر .. من أروع ما قامت به أية قوة جوية عبر التاريخ .. منذ أن عرف العالم القوات الجوية و حروب القوات الجوية »..

من أقوال الرئيس " السادات "

لأبطال القوات الجوية ..

« إن بطولات طيارينا و أعمالهم الجيدة .. و الدماء الزكية التى أريقت فى سبيل التحرير والحرية تمت فى معارك جوية عنيفة .. وأن النتيجة النهائية يعرفها الآن بكل وضوح - فعلا و عملا - القادة الطياريون و الإسرائيليون على السواء .. لقد دخل طيارونا فى معارك جوية ضارية .. ووجد العدو نفسه أمام أبطال لم يسمع و لم يقرأ عن نظائرهم من قبل .. لقد خدعته قيادته العسكرية و صورت له الطيران المصرى و الطيار المصرى فى صورة غير حقيقته .. و كانت المفاجأة .. بل كانت الصدمة بكل عنفها واضحة أمام الطيارين الإسرائيليين»..

من أقوال الرئيس البطل

" حسني مبارك " خلال الحرب ..

إنه المايسترو الذي قاد بإتقان بديع .. فرقة الأبطال لعزف أحلي لحن زين تاريخ العسكرية العربية الحديثة .. بعد أن إختارهم بعناية بالغة .. ودربهم فأحسن تدريبهم .. حث حملوا الأمة معهم داخل طائراتهم .. وحلقوا بها في أجواء الأمل وأعادوا العرض قبل الأرض .. وهو لاعب الدور الرئيسي في الضربة الجوية ولابد من عرض نبذه عن دوره .. حيث لاح في أفق الأبطال كأفضل قدوة لهم .. ولقد ذكره الأبطال بكل خير .. فكان مثالا للإنضباط والذكاء وحب الوطن ..

" من هو "

هو الرئيس « محمد حسنى مبارك » ولد في الرابع من مايو ١٩٢٨ فى كفر المصيلحة بمحافظة المنوفية .. أنهى تعليمه الثانوى بمدرسة « المساعى المشكورة » الثانوية بشبين الكوم .. وإلتحق بالكلية الحربية .. وحصل على بكالوريوس العلوم العسكرية فى فبراير ١٩٤٩.. وتخرج برتبة ملازم ثان .. إلتحق ضابطا بسلاح المشاة .. ولما أعلنت الكلية الجوية عن قبول دفعة جديدة من خريجى الكلية الحربية .. تقدم للالتحاق بها



مبارك والرئيس السادات في غرفة عمليات حرب اكتوبر

وإجتاز الإختبارات مع أحد عشر ضابطاً وتخرج فيها فى ١٢ مارس ١٩٥٠.. وظل يتدرج فى الوظائف العسكرية حيث عُين بالقوات الجوية فى العريش فى ١٣ مارس ١٩٥٠ .. ثم نقل إلى مطار حلوان عام ١٩٥١ للتدريب على المقاتلات .. وإستمر به حتى بداية عام ١٩٥٣.. ثم نقل إلى كلية الطيران ليعمل مدرساً بها.. .. ثم مساعدا لأركان حرب الكلية .. وترقي رئيسا لأركان حرب الكلية .. وقائد سرب في نفس الوقت حتى عام ١٩٥٩.. وشارك البطل وشاهد بعض الأحداث المهمة .. حيث تم أسره مع ضباط مصريين بعد نزولهم اضطرارياً فى المغرب على متن مروحية خلال حرب الرمال التى نشبت بين المغرب والجزائر.. كما حرص الطيار « مبارك « علي تطوير نفسه وزيادة تعليمه حيث سافر فى بعثات راسية إلى الاتحاد السوفيتى .. منها بعثة للتدريب على القاذفة اليوشن ـ ٢٨ .. وبعثة التدريب على القاذفة تي ـ يو ـ ١٦.. كما تلقى دراسات عليا بأكاديمية فرونز العسكرية الإتحاد السوفيتي في الفترة من « ١٩٦٤ ـ ١٩٦٥ ».. ثم ترقي إلى قائد لواء قاذفات قنابل .. وقائداً لقاعدة غرب القاهرة الجوية بالوكالة حتى ٣٠ يونيه ١٩٦٦.. وفى يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ كان قائدا لقاعدة بنى سويف الجوية.. حيث قاد طائرته من طراز تي يو ١٦ و حلق بها في أجواء مصر وأنقذها من التدمير وتوجه بها إلي أسوان .. وفي نوفمبر ٦٧ تم تعيينه مديراً للكلية الجوية .. وبدأ العمل في أسراب القاذفات والمقاتلات وتم تكليفه بإعداد جيل جديد من الطيارين المصريين .. وبالفعل نجح في تخريج ١١ دفعة من الكلية الجوية .. بعد أن عالج أثار النكسة عليهم .. خاصة وأن القوات الجوية تأثرت بشكل كبير في هذه الحرب حيث فقدنا معظم الطائرات فيها .. ورغم ذلك فإن « مبارك » كان من القلائل الذين تصرفوا بذكاء ووطنية وشجاعة في هذا اليوم كماذكرت سابقا..

« صناعة الأبطال»

كانت فترة عمل « مبارك «مديرا للكلية الجوية خصبة ومثمرة .. حيث أنتج فيها الكثير .. عندما تم تكليفه بإعداد جيل جديد من الطيارين المصريين في إطار إعادة بناء القوات المسلحة تمهيدا لإسترداد الأرض والعرض .. وبالفعل نجح مبارك في تنفيذ المهمة خلال ٢٠ شهرا .. وأصبح للسماء المصرية مايكفي من دروع الحماية من ضربات الطيران الإسرائيلي .. وبعد هذا الإنجاز إختاره الرئيس « جمال عبدالناصر » لموقع أفضل عندما عينه في ٢٣ يونيو ١٩٦٩ رئيسا لأركان حرب القوات الجوية .. بعد أن تم ترقيته إلي رتبة العميد .. وخلال هذه الفترة إنتقلت القوات المسلحة من مرحلة الصمود والتصدي للعدوان إلي فترة الهجوم والإستنزاف .. وهو ماتم من خلال تنفيذ بعض المهام في عمق سيناء المحتلة أو مواجهة الطائرات التي تحاول الدخول إلي مصر .. ومساندة بعض قطاعات القوات المسلحة في إشتباكاتها مع العدو طوال حرب الإستنزاف .. ونجحت القوات الجوية في

تنفيذ عدة مهام بنجاح لتبدأ مرحلة جديدة من مواصلة البناء إستعدادا للمعركة الفاصلة .. وفي ٢٣ أبريل ١٩٧٢ أصدر الرئيس « السادات » قرارا بتعيين اللواء «مبارك» قائدا للقوات الجوية .. ثم نائبا لوزير الحربية إلي جانب القوات الجوية .. وكانت المهمة المكلف بها مبارك وقتها هي إعداد القوات الجوية لحرب تحرير وإعادة التراب المصري .. ومحو ما لصق بالقوات الجوية المصرية من عار الهزيمة فى ١٩٦٧ .. وأن يتحول وضع هذه القوات من نقطة ضعف لمصر وتفوق لإسرائيل إلى رأس حربة تقود إلى النصر .. وتبتر ذراع إسرائيل الطويلة ..

« المفاجأة »

ومن واقع شهادات الأبطال تبين أن التصريحات العلنية للواء (حسنى مبارك) إلى أفراد القوات الجوية قبل حرب أكتوبر .. توضح مدى عمق فكره الاستراتيجى وإستيعابه الصحيح لمجرى ومسار التاريخ ومدلولات أحداثه .. حيث قال فى يناير ١٩٧٢ لأفراد القوات الجوية : « إن المفاجأة هى الضربة الأولى المباغتة التى تفقد العدو صوابه .. وتحطم معنوياته .. وتمهد لكسب الحرب فى النهاية .. وهى ترتكز على دعامتين : السرية والسرعة»..

وبعد ٢٢ شهراً من هذا التصريح .. حدث ما كان يتضمنه بالفعل .. وبالسرية والسرعة نجحت الضربة الأولى المباغتة فأفقدت العدو صوابه .. كما كان مبارك يذكر أولاده من الطيارين دائما بالإنتصارات المصرية .. حيث قال لهم فى نوفمبر ١٩٧٢ : « لقد تصدت مصر على مر العصور لأطماع الغزاة .. ودحرتهم واحداً إثر الآخر .. وستكون مصر نواة التجمع العربى لدحر الغزوة الصهيونية».. وفى سبتمبر ١٩٧٣ .. قبل أيام من حرب أكتوبر ١٩٧٣ قال لرجاله : « القوة .. والحق .. وإرادة القتال هى ألزم العناصر لاستحواذ النصر وكسب المعركة».. هكذا أعد الرجل رجاله للمهمة ووضع الخطط المحكمة وبرامج التنفيذ فى الواقع ..

« الضربة الجوية »

وبعد إعادة البناء والإستعداد والتدريب الجيد .. جاءت اللحظة الحاسمة والمرجوة .. حيث كان اللواء (حسنى مبارك) قائد القوات الجوية موجودا فى مقر قيادة القوات الجوية .. عندما أصدر الأمر الكودى ــ صدام ــ إلى جميع مراكز وغرف عمليات التشكيلات والقواعد والمطارات الجوية فى مصر .. لتنطلق فى نفس اللحظة ٢٢٢ طائرة تعبر قناة السويس .. وفى الساعة الثانية و ٤٥ دقيقة .. دق جرس الهاتف فى مقر القيادة العامة للقوات المسلحة ــ مركز رقم ١٠ ــ وجاء نص المكالمة كالتالى : « تمام القوات الجوية .. المهمة تم تنفيذها بالكامل فى أوقاتها المحددة .. عادت جميع طائراتنا عدا طائرة واحدة استشهد

قائدهـا ».. كان هذا نص المكالمة التى أجراها اللواء (حسـنى مبارك) .. وكان على الطرف الآخر الفريق (أحمد إسماعيل على) وزير الحربية وكان إلي جواره الرئيس (أنور السادات) وصدرت التعليمات بإذاعة البيان رقم (٣) يقول : « إلحاقاً للبيان رقم (٢) نفذت قواتنا الجوية مهامها بنجاح .. وأصابت مواقع العدو إصابات مباشـرة - وعادت جميع طائراتنا إلى قواعدها سـالمة عدا طائرة واحدة ».. كان هذا الخبر القصير يحمل معنى عسكرياً وسياسياً ومعنوياً .. فهذه الضربة الأولى كسرت حاجز الخوف والرهبة .. وأربكت القوات الإسـرائيلية بتحطيم مراكز القيادة والسيطرة .. ومواقـع التشـويش الإلكترونـى والمطـارات والتجمعات العسـكرية الهامة فى سـيناء .. كان هذا هو تقديـر كل الخبراء العسـكريين وشـهادة الإسـرائيليين أنفسـهم .. وكانـت حصيلة الضربة الجويـة التالـي : تدميـر مطـارات المليـز وبيرتمادا ورأس نصرانـي .. وتدميـر عشـرة مواقـع صواريخ أرض جـو طـراز هـوك .. وتدمير ٦ مواقع مدفعية بعيـدة المـدى .. وتدميـر ثلاثـة مواقع رادار و مراكز توجيه و إنـذار ومحطتي أم خشـيب وأم مرجـم للإعاقة و الشوشـرة .. وتدمير ثلاث مناطق شئون إدارية للعدو .. وقصف النقطة القوية شـرق بور فـؤاد .. وماتحقق في هـذه الضربة يعد معجـزة بكل المقاييـس .. حيث كانت تقديرات الاتحاد السـوفيتي للضربة الجوية المصرية الأولى أنها سـتحقق من ٣٠ ـــ ٣٥٪ كنسـبة متوقعه من الأهداف المعادية في سـيناء .. وأن الخسـائر المتوقعة في الطائرات المصرية في حدود من ٤٠ ـــ ٤٥٪ كنسبة خسائر مقدرة .. لكن الحقيقة أن نتائج الضربة

مبارك مع ابطال الطيران

الجوية المصرية كانت تحقيق مهامها بنسـبة من ٨٥ ــ ٩٠٪ .. والخسائر كانت في حدود مـن ٣ ــ ٥٪ في طائرات الضربة الجوية الأولى يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ .. وكان من المقرر القيام بضربة جوية ثانية ضد العدو يوم السـادس من أكتوبر قبل الغروب بقليل .. و لكن نظرا لنجاح الضربة الأول في تحقيق كل المهام التي أسندت إلى القوات الجوية المصرية .. قررت القيادة العامة إلغاء الضربة الثانية لعدم الحاجة إليها .. و لتوفير القوة الجوية والاقتصاد فيها قدر الإمكان وهو مبدأ معلوم في الإستراتيجية العسكرية .. وماتحقق من إنجاز في هـذه الضربـة معجزة بـكل المقاييـس .. حيـث صاحبتهـا رعايـة الله سـبحانه وتعالـي .. وهو ماأكده الأبطال الذيـن نفذوها خلال شهادتهم في الصفحات القادمة ..


مبارك بجوار السادات والمشير أحمد إسماعيل

(شهادة السادات)

وقد سـجل الرئيس (السادات) هذه اللحظـة المضيئة من تاريخ مصر في كتابـه « البحـث عن الذات» .. حيث يقول : « في السـاعة الثانية تمامـاً وصل الخبر بأن طائراتنا قد عبرت قناة السويس .. وكانت ٢٢٢ طائرة نفاثة سرعتها تفوق سرعة الصوت انتهت من ضربتها الأولى فى ثلث ساعة بالضبط ...خسائرنا فيها تكاد لا تذكر .. ونجحت ضربـة الطيران نجاحاً كاملاً ومذهلاً حسـب التخطيط الـذى وضعناه لها .. وقد حققت ضربـة الطيران نتائج فاقت ٩٠ ٪ بخسـائر أقل من ٢ ٪ . وكان مذهلاً لإسـرائيل والعالم كله شرقه وغربه .. فقد كان تقدير الاتحاد السوفيتى الرسمى بواسطة خبرائه أن ضربة الطيران الأولى سوف تكلف سلاح الطيران المصرى على أحسن الفروض ٤٠ ٪ من قوته .. ولن تحقق نتائج أكثر من ٣٠ ٪ .. ولكن فى ثلث سـاعة فقط .. كانت طائراتنا قد ضربت مراكز القيادة ومراكز إدارة الطيران ومراكز إدارة الدفاع الجوى » ..

" تخطيط مبارك "

ويضيف السادات : « حين تحققت من هذه النتيجة وأنا فى غرفة العمليات .. هنأت قائد الطيران (حسنى مبارك) الذى خطط ونفذ هذه الضربة .. وهنأت جميع القادة فى غرفة العمليـات إذ أن هـذه الضربة قد حـددت بالفعل مصير المعركة بعـد ذلك .. فقد فقدت إسـرائيل توازنها بالكامل ليس للأربعة وعشـرين سـاعة الأولى الحاسـمة بل لأكثر من أربعة أيام كاملة .. فقدت فيها السـيطرة على قواتها فى سيناء وإنقطع الاتصال كاملاً

بهذه القوات .. ولقد كان قائد سلاح الطيران المصرى فى هذه المعركة الجنرال «حسنى مبارك » .. الذى طلبت منه أن ينزع ملابسه العسكرية ليرتدى الملابس المدنية .. لكى يعاوننى فى عملى كنائب لرئيس الجمهورية .. لقد استطاع حسنى مبارك قائد الطيران أن يستخدم كل الطائرات الموجودة أفضل استخدام ممكن .. حتى طائرات التدريب التى كانت فى مدرسة الطيران ركب بها صواريخ وقاتلت .. لقد كانت ملحمة رائعة لسلاح الطيران المصرى لم يتوقعها العالم » ..

كما قال « السادات » لأبطال الجو : « إن ما قمتم به .. وما أنجزتموه خلال معارك أكتوبر من أروع ما قامت به أية قوة جوية عبر التاريخ .. منذ أن عرف العالم القوات الجوية و حروب القوات الجوية » ..



مبارك والفريق فوزي بالكلية الجوية

كما تناول عدد من قادة الحرب الضربة الجوية .. حيث قال المشير (أحمد إسماعيل علي) وزير الحربية أمام مجلس الشعب : « قامت القوات الجوية بقيادة اللواء طيار « محمد حسني مبارك « بأداء مهامها بأروع وأقوي ما يكون الأداء .. وإني لا أنسي ما قدمه طياروا مصر من تضحيات و جهد.. حتي بلغ عدد الطلعات اليومية لبعض الطيارين ٧ طلعات في اليوم الواحد .. محطمين الرقم القياسي الذي وصل اليه أكفأ و أقوى الطيارين في جيوش العالم .. لقد كانوا بحق النسور الذين حموا أجواءنا و قصفوا مواقع العدو في كل مكان في جبهة القتال وفي الاعماق البعيدة .. فقضوا علي أسطورة الطيران الاسرائيلي الذي طالما تغنت به اسرائيل » ..

" شهادة الجمسي"

وكما قال المشير «محمد عبد الغني الجمسي » وزير الدفاع عن الضربة الجوية في أكتوبر ٧٣ : « إن القوات الجوية هي التي بدأت الحرب.. و هي التي أنهتها ».. وللجمسي شهادة حول هذه الضربة التي تابعها وقت أن كان رئيسا لهيئة العمليات بحرب أكتوبر ١٩٧٣ في مذكراته حيث قال : « في الساعة الثانية بعد ظهر ذلك اليوم السادس من أكتوبر

.. عبرت الطائرات المصرية خط جبهة قناة السويس متجهة إلى عدة أهداف إسرائيلية محددة فى سيناء .. وأحدث عبور قواتنا الجوية خط القناة بهذا الحشد الكبير .. وهى تطير على ارتفاع منخفض جدا .. أثره الكبير على قواتنا البرية بالجبهة وعلى قوات العدو .. فقد إلتهبت مشاعر قوات الجبهة بالحماس والثقة.. بينما دب الذعر والهلع فى نفوس أفراد العدو .. هاجمت طائراتنا ثلاث قواعد ومطارات .. وعشرة مواقع صواريخ مضادة للطائرات من طراز هوك .. وثلاثة مراكز قيادة .. وعدد من محطات الرادار ومرابض المدفعية بعيدة المدى .. وكانت مهاجمة جميع الأهداف المعادية فى سيناء تتم فى وقت واحد .. بعد أن أقلعت الطائرات من المطارات والقواعد الجوية المختلفة .. وتطير على ارتفاعات منخفضة جدا فى خطوط طيران مختلفة .. لتصل كلها إلى أهدافها فى الوقت المحدد لها تماما .. وكانت قلوبنا فى مركز عمليات القوات المسلحة تتجه إلى القوات الجوية ننتظر منها نتائج الضربة الجوية الأولى .. وننتظر عودة الطائرات إلى قواعدها لتكون مستعدة للمهام التالية .. كما كان دعاؤنا للطيارين بالتوفيق .. وأن تكون خسائرهم أقل ما يمكن .. لأن مثل هذه الضربة الجوية بهذا العدد الكبير من الطائرات ضد أهداف هامة للعدو تحت حماية الدفاع الجوى المعادى .. ينتظر أن يترتب عليها خسائر كثيرة فى الطيارين والطائرات يصعب تعويضها .. لقد حققت قواتنا الجوية بقيادة اللواء طيار « محمد حسنى مبارك » ـ رئيس الجمهورية بعد ذلك ـ نجاحا كبيرا فى توجيه هذه الضربة .. وما حققته فيها من نتائج بأقل الخسائر التى وصلت فى الطائرات إلى خمس طائرات فقط .. وهى نسبة من الخسائر أقل جدا مما توقعه الكثيرون » ..

طائرة مصرية تقصف مطارا اسرائيليا

« صورة عظيمة »

أما « حسنى مبارك » نفسه مخطط هذه الضربة الحاسمة وصاحب الدور الكبير فيها فيقول : (كانت ضربة السيطرة الأولى ونتائجها التى حققتها صورة عظيمة .. لقد

تحققت كل الأهداف التى خُطط لها وبدقة وكفاءة والحمد لله .. لقد إتسمت أعمال قتال التشكيلات عموماً بطابع السيطرة والحسم .. ولقد قاتل كل رجالنا بشرف وشجاعة واستبسال وكنت دائماً أحمد الله) .. هذا الأداء الرائع للقوات الجوية .. نال أعظم الشهادات والاعترافات من الخبراء والعسكريين من أنحاء العالم بل ومن الإسرائيليين أنفسهم .. الذين إعترفوا بشجاعة القوات المصرية وهو ماسنعرضه خلال الفصل الأخير من الكتاب

وقال « مبارك » أيضا عن أبطال القوات الجوية خلال حرب أكتوبر المجيدة وذلك بعد أسبوع من إنتهاء الحرب : « إن بطولات طيارينا و أعمالهم المجيدة .. و الدماء الزكية التى أريقت فى سبيل التحرير والحرية تمت فى معارك جوية عنيفة .. وأن النتيجة النهائية يعرفها الآن بكل وضوح - فعلا و عملا - القادة الطياريون و الإسرائيليون على السواء .. لقد دخل طيارونا فى معارك جوية ضارية .. ووجد العدو نفسه أمام أبطال لم يسمع و لم يقرأ عن نظائرهم من قبل .. لقد خدعته قيادته العسكرية و صورت له الطيران المصرى والطيار المصرى فى صورة غير حقيقته .. و كانت المفاجأة .. بل كانت الصدمة بكل عنفها واضحة أمام الطيارين الإسرائيليين » ..

" قبل الضربة الجوية "

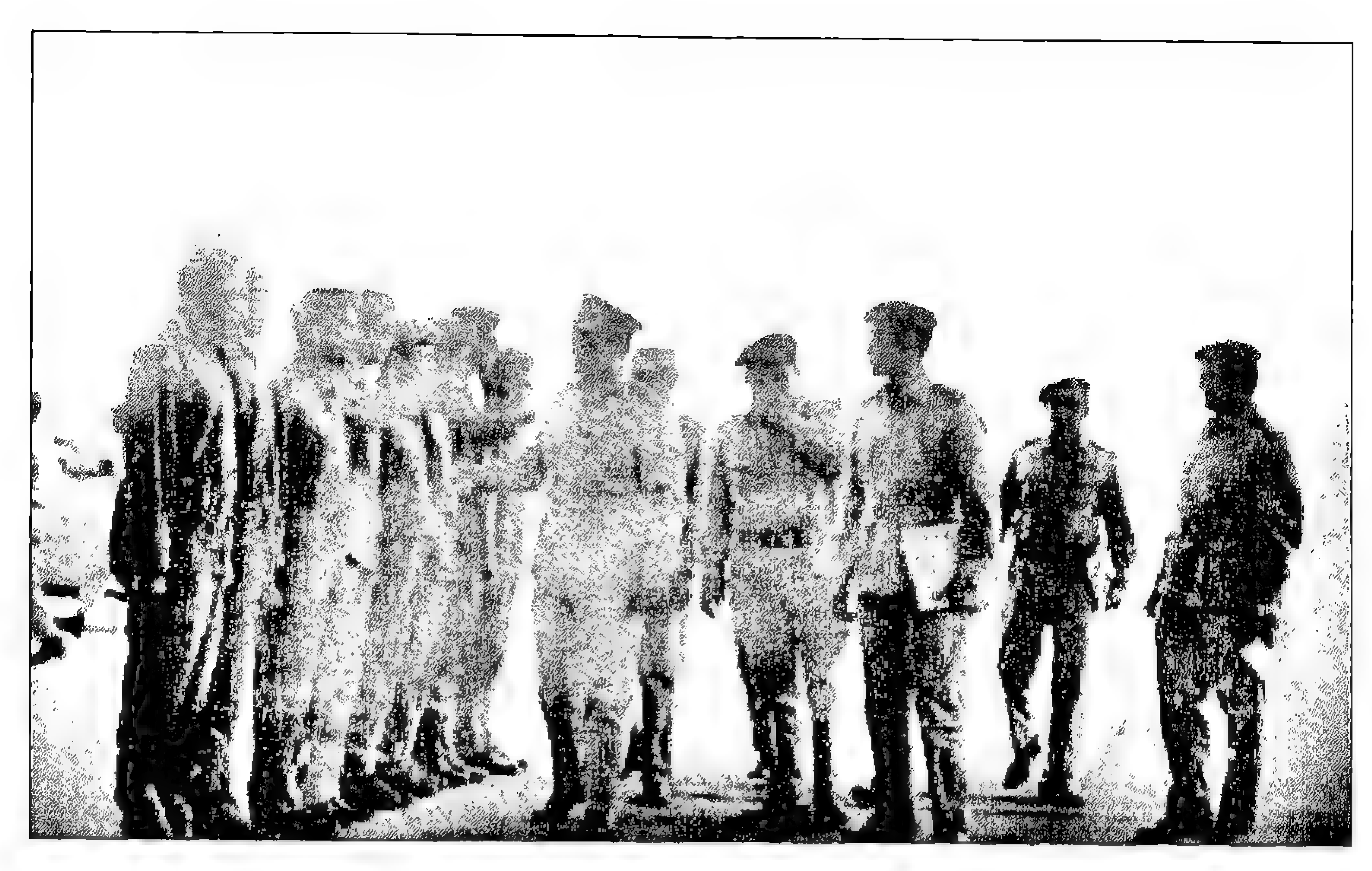
أما اللحظات التي سبقت إنطلاق طائراتنا لتنفيذ الضربة الجوية في ٦ أكتوبر .. فيحكيها الرئيس « محمد حسنى مبارك « قائد الطيران خلال حرب ١٩٧٣ فى حوار مع التليفزيون المصرى .. نشر في الصحف المصرية في ١٧ أكتوبر ١٩٩٨ بمناسبة مرور ٢٥ عاما على نصر أكتوبر.. عندما سئل (مبارك) عن ذكرياته في مركز القيادة الرئيسى للقوات الجوية .. والذى أدار منه الضربة الجوية الأولى وعمليات القوات الجوية خلال الحرب ؟.. يقول الرئيس « مبارك « : « دخلت غرفة العمليات الساعة ١٢ ظهرا يوم السادس من أكتوبر .. كنت قد إستيقظت فى الموعد المعتاد وحرصت على ألا أقوم بشىء غير عادى .. إننى عادة ما أغادر منزلى ٧,١٥ أو ٧,٣٠ صباحا لأكون مبكرا فى مكتبى .. يومها تعمدت أحضر إلى المكتب الساعة ٨ صباحا .. ووقفت أمام المكتب مع رئيس الأركان اللواء « نبيل المسيرى» ورئيس شعبة العمليات « صلاح المناوى» وكنا نتحدث خارج الغرف .. وكان من المفروض ان يتجه اللواء «المسيرى » إلى إنشاص لكى يشرف على حماية الطائرات المقاتلة القاذفة بواسطة الميج ٢١ الموجودة فى مطار أنشاص .. وأما اللواء « المناوى» فقد حضر لكى يتابع التحركات ويتابع الأنشطة وتعمدت ألا أذهب مبكرا إلى مركز القيادة فجئت إليه الساعة ١٢ ظهرا .. وعندما سئل مبارك عن : لماذا فى هذا التوقيت ؟.. قال : لأن الطلعات الجوية ستبدأ الساعة ١,٢٠ خاصة القادمة من مكان بعيد (قاذفة الصواريخ) .. وجئت

فى ذلك الموعـد لكى أتعرف علـي الموقف علـى الخريطة .. مـا هـو النشـاط الجـوى الـذى عندنا والـذى عندهم ؟ .. والحقيقـة أننـى عندمـا حضـرت لـم اجـد نشـاطا عندنا فـى الطيران .. وطبعا خشـيت من ذلك .. وقلت لو لم تكن هنـاك الآن طلعات للطيران فقد يكون تسـرب لإسـرائيل أن مصر سـتعمل شيئا .. والواقع أنى تشاجرت



الزعيم عبد الناصر يطمئن علي الطيارين من مبارك

مع قادة التشـكيلات .. وطلبت أن يطلع الطيران لعمل أى نشاط كل طيار يجهز طائرته مـن أجل الطلعـة الجوية .. وفعلا كل قائد جـوى طلع طيارتين بعـد ١٠ دقائق فى الجو .. وهكذا بقيت متابعا حتى السـاعة ١,١٥ تقريبا وكان فيه نشـاط للإسـرائيليين « طيارة تطلع تدور وتهبط » وفى السـاعة ١,٢٠ بـدأت الطائرات القاذفة طلعاتها .. وجرى تأمين هـذه التحركات وفقا لما هو متبع لدينا وكان ذلك بترتيب دقيق مع كل الأسـلحة الأخرى « الصواريـخ والمدفعيـات المضادة » .. وتابـع اللواء « صلاح المناوى » هـذا الوضع وجميع الطائـرات طلعت بدون أدنى اتصال لاسـلكى لتجنب أى تنصت وبالاتفاق علـى إشـارات معينة .. وفى السـاعة ٢ ظهرا كانت الطائرات تعبـر القنال وبدأت العمليات .. ومن هذا المكان تابعت بداية الطلعات .. وشعرت بقلق بالطبع فى أول الأمر .. وعادت الطائرات من مهامها .. وكان يهمنى آنذاك معرفة نتيجة الموقف .. وأخبرونى من القواعد وقتها أن ١١ طيارة أصيبت علـى ما أتذكر .. وبدأت اشعر بثقة متزايدة .. يومها اتصلت تليفونيا بمركز عمليات القوات المسـلحة .. حيث كان الرئيس « السادات » و المشير « أحمد إسماعيل » يرحمهما الله وكذلك رئيس أركان العمليات ولم تكن المعلومات وصلتهم بالطبع لأنها تأتى أساسـا منا .. وأبلغت المشير بما حدث وبالخسائر وكان من الذين استشـهدوا شـقيق الرئيس « السـادات » «عاطف السـادات» .. وطلبت من المشـير ألا يبلغ الرئيس» السادات « بخبـر استشـهاد أخيه .. وهنأنى ووافقنى على ألا يخبر « السـادات » بنبأ إستشـهاد شـقيقه .. وأبلغوا السـادات بأن الضربة نجحت وشعرت أنهم فرحوا بصورة غير معقولة .. وقال السـادات وقتها : «مبروك يا أولاد حننتصر » ..



مبارك في زيارة لاحد المطارات

وعندما سئل « مبارك « عن : هل كان يتوقع نسبة خسائر معينة في الطائرات ؟ .. فرد قائلا : « كان الروس قد حسبوها لنا وقالوا لن تكفى الضربة الأولى وسنخسر ٢٥ ٪ فيها أي حوالى ٦٠ طائرة .. وأنه فى الضربة الثانية سيكون الدفاع الجوى الإسرائيلى قد استيقظ ومن ثم سنخسر ٣٣ ٪ .. ومعنى هذا لن يتبقى لدينا طيران نهاجم به.. ولكن ما حدث أن الضربة الأولى أدت المهمة ولم تكن هناك أهداف أخرى بعدها يتعين ضربها » ..

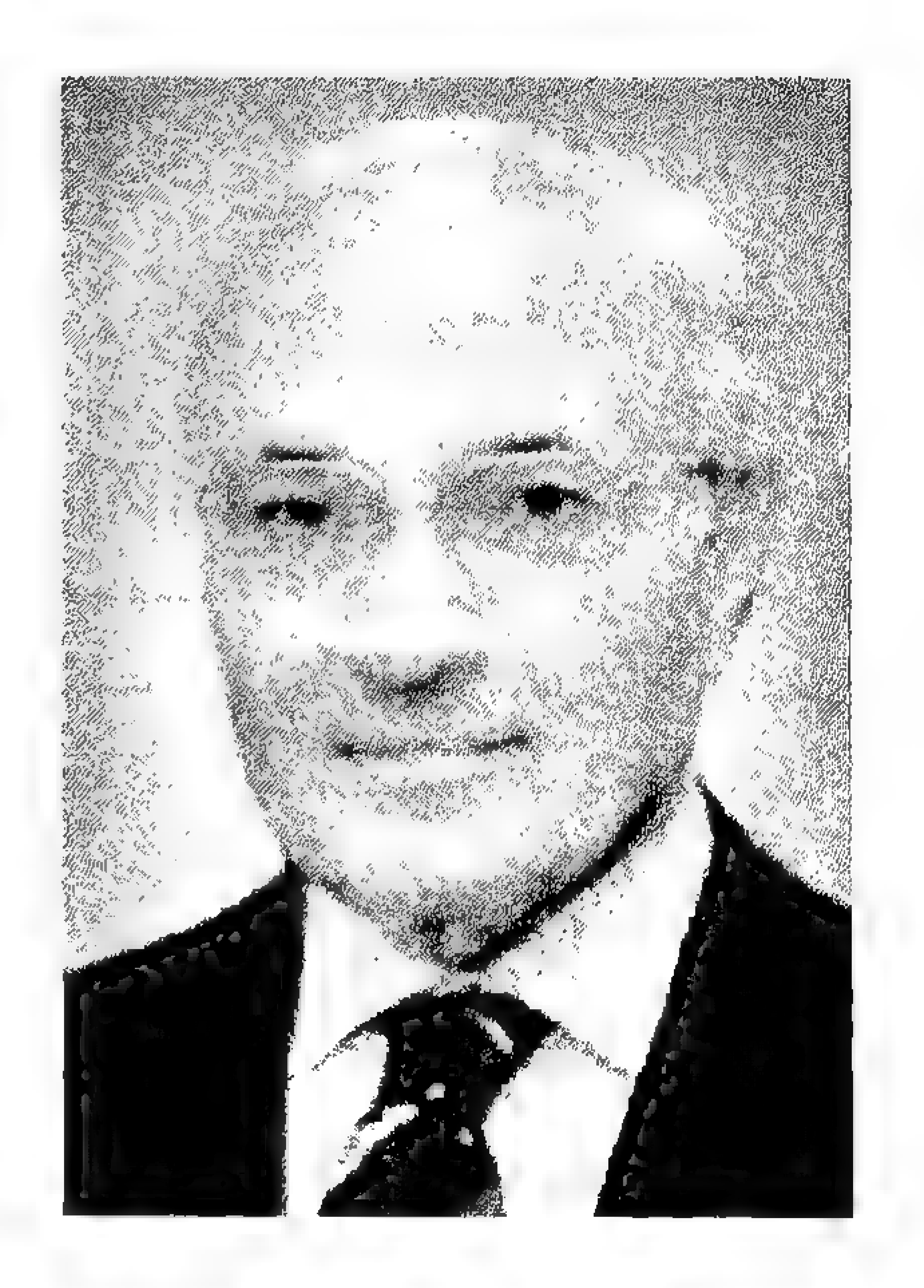
ولقد حظي نصر أكتوبر بتحليل كل خبراء العسكرية الحديثة .. ومن بين شهادات هؤلاء الخبراء « دور ميدلتون « الخبير العسكرى الأمريكى حيث يقول : « إن القوات المسلحة المصرية قد ظهرت على مستوى عال بصورة لم تكن متوقعة على الإطلاق .. حيث أظهر الطيارون المصريون أنهم لا يفتقرون إلى الشجاعة والإقدام ».. ولقد تحقق النصر بفضل أبطال القوات الجوية .. حيث كانت رعاية الله لهم كبيرة وهو ماجاء في شهاداتهم لذلك كان هذا الكتاب ..



الفصل الثاني

الطيار البطل

« أحمد شفيق »



« كان الطيار « شفيق » يتميز بالطيران المنخفض .. وهو من أصعب حالات الطيران ولقد تمكن «شفيق» من إسقاط طائرة «سكاي هوك » إسرائيلية خلال معركة ساخنة في حرب أكتوبر كما كانت له صولات وجولات خلال حروب الإستنزاف وأسقط خلالها طائرة .. وكنا نتدافع للطيران ضمن سربه لأنه يحمي رجاله من طائرات العدو وكنا نسمي سربه بالجزارين لشراسته ضد الأعداء »

من أقوال عدد من أبطال الطيران عن البطل أحمد شفيق ..

« من هو »



الرئيس مبارك يستمع للبطل احمد شفيق

من بين القادة المتميزين .. الذين لعبوا دورا مؤثرا خلال حرب أكتوبر الفريق طيار « أحمد محمد شفيق زكي » ..والذي رفض الحديث عن نفسه أو بطولاته.. ولابد من عرض بعض المعلومات عنه وهي المتوفرة علي موقع وزارة الطيران المدني علي شبكة المعلومات .. وبعض شهادات الأبطال الذين عملوا معه عن قرب .. وهو من مواليد ١٩٤١ وتخرج من الكلية الجوية عام ٦١ .. وعمل كطيار مقاتلات لتشكيلات القتال بالقوات الجوية .. وتولي قيادة لواء جوي قاعدة جوية ورئاسة الأمن والعمليات الجوية .. ثم عمل أثناء خدمته ملحقا حربيا بإيطاليا من عام ٨٤ وحتي ٨٦ .. وتولي بعد ذلك رئاسة أركان القوات الجوية حتي عين قائدا للقوات الجوية في أبريل عام ٩٦ حتي مارس ٢٠٠٢.. وحصل خلال عمله بالقوات الجوية علي عدد من الأوسمة والنياشين .. كما حصل علي زمالة كلية الحرب العليا .. وزمالة كلية الدفاع الوطني من أكاديمية ناصر العسكرية .. وزمالة كلية الحرب العليا من باريس .. كما حصل علي دكتوراه الفلسفة في الإستراتيجية القومية في مجال الفضاء الخارجي من أكاديمية ناصر العسكرية العليا .. وفي أوائل عام ٢٠٠٢ تم تعيينه وزيرا للطيران المدني .. حيث أقام بمساعدة عدد من أبطال أكتوبر منظومة متطورة وغير مسبوقة في الطيران المدني المصري ..

« شهادة المناوي »

من بين الشهادات عن الفريق « شفيق » ماجاء في حوار للواء « صلاح المناوي » رئيس شعبة عمليات القوات الجوية خلال حرب أكتوبر٧٣ ذكر كفاءة الفريق طيار « أحمد شفيق" في ذكري الحرب حيث كان « شفيق » يتولي قيادة القوات الجوية وقتها حيث قال « المناوي » : « إن قائد القوات الجوية الحالي الفريق « أحمد شفيق » كان برتبة نقيب في٧٣.. وكنا ندربه بشكل مكثف .. وكان يستجيب بشكل كبير .. حتي أنه في إحدي معارك٧٣ .. كان وحده



الرئيس مبارك مع ابطال القوات الجوية

وســط ٤طائرات معادية .. ولم تســتطع واحدة منها إصابته .. فكــم كان جميلا أن أراه اليوم قائدا للقوات الجوية

وعندما تولي الفريق طيار « أحمد شــفيق « وزارة الطيران المدني كرر اللواء طيار « صلاح المناوي « شهادته مرة أخري علي كفاءة البطل « شفيق « وأنه لايمكن إصابته عندما يقود طائرته المقاتلة .. وقال في سياق حديث صحفي : لكى نصل إلى الكفاءة المطلقة .. كان علينا بعد كل تدريب جمع كل الألوية ودراســة عمل كل طيار فى هذه المعركة .. وكنا لا نســتطيع تقويم أدائهم لعدم وجود أجهزة تقييم حديثة.. ولكن بعد أن بدأنا فى عمليات التحديــث أصبح لدى كل طيار كاميــرا لتصوير جميع تحركاته وتحركات الطائرات الأخرى فى الجو .. ومن خلال أفلام الكاميرات نستطيع تحليل التدريب بالكامل .. وبعدها نبدأ فى تصحيــح الأوضاع والأخطاء التى وقع فيها كل طيار .. وأصبح للتدريب أســســا حقيقية وليس مجرد اجتهاد حتى أننا وصلنا إلى مستوى عال جدا من التنفيذ والتخطيط .. وكان آنذاك الفريق« أحمد شفيق» وزير الطيران المدنى برتبة نقيب .. وكنا ندربه بشكل مكثف

.. وكان يستجيب بشكل كبير حتى أنه فى إحدى معارك ٧٣ كان وحده وسط ٤ طائرات معادية ولم تستطع واحدة منها إصابته .. وكانت خطتنا أثناء التدريب الاشتراك بأعداد كبيرة من الطائرات فى وقت واحد .. وهو ما يحتاج إلى تدريب متواصل على هذا النوع من القتال .. أى أنه يجب علينا أن نجد القائد الذى يستطيع أن يحرك معركة فى الجو بمثل هذه الأعداد وبكفاءة عالية .. علاوة على أنه يجب أن يكون لدينا عدد من الطيارين الأكفاء الذين يستطيعون أن يخوضوا مثل هذه المعارك .. ثم بعد ذلك نبدأ فى عمليات التخطيط ..

" شهادة أخري "

ومن بين شهادات الأبطال حول الفريق طيار « أحمد شفيق « ماذكره لي البطل « مجدالدين رفعت » حيث أكد علي ماذكره « المناوي » حول بطولة « شفيق » يقول «رفعت» : لقد تشرفت بالتدريب تحت قيادة النقيب شفيق في الستينيات وهو يتمتع بنوع من القيادة نادر جدا .. حيث يحرص علي حماية الطيارين الذين يطيرون تحت قيادته .. ويتعرض لكل المخاطر التي تواجههم نيابة عن العاملين معه لذلك يشعر الطيارون المرافقون له بالراحة عند العمل مع الفريق « شفيق » .. حيث كان يقود طائرة ميج ٢١ خلال الحرب .. وكان سربة يتمركز في القطامية ومن بين أبرز الزملاء الذين عملوا معه الطيار «مجدي الوزيري» و « يسري جمال الدين » .. ولقد كانت له صولات وجولات في كل الحروب بداية من حرب اليمن التي شارك فيها بعد تخرجه من الكلية الجوية .. ونجح خلال حرب الإستنزاف في إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. حيث قاد سربا ضم « مصطفي جامع « أيضا وإشتبك في معركة حامية أدت إلي إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. ومازلت متذكرا طائرته وهي برقم ٨٠٢٧ .. ولقد علمنا علي طائرته بوضع نجمة داود عليها إعلاما بقيامة بإسقاط طائرة للأعداء .. وهو ماكنا نفعله علي طائرات الأبطال الذين يسقطون طائرات للعدو .. وكان الطيار شفيق نابها من يومه ومقاتلا شرسا خلال الإشتباك مع العدو .. وأهم مايميزه كماقلت أنك تطير بصحبته وأنت مطمئن .. لأنه من المستحيل أن تصاب طائرتك وأنت برفقته .. وهو يتمتع بكفاءة في القيادة وإستخدام الطائرة لذلك كنا نتسابق لنطير ضمن سربه ..

" بطولات "

وعند لقائي مع البطل الطيار» رضا صقر سألته عن بعض البطولات التي شاهدها خلال المواجهات مع العدو .. ذكر أن الطيار « أحمد شفيق « من بين الذين أظهروا بطولات خلال هذه المواجهات .. ويقول : في أول الإشتباكات خلال حرب الإستنزاف كان الطيار « أحمد شفيق « من بين الذين تركوا بصمات خلالها عندما كان قائدا للميج ٢١ في



مجموعة من الاهالي حول طائرة اسرائيلية اسقطها البطل شفيق

مطـــار المنصورة .. حيث قام بضرب طائرة ميراج إســـرائيلية وأســـر قائدهـــا .. وذلك خلال حرب الإستنزاف .. وتم إصطحاب الطيار حتي مطار المنصورة .. ثم الزميل المرحوم « أحمد عاطف « بقاعدة أنشاص .. حيث كان أول طيار يضرب طائرة فانتوم إسرائيلية خلال حرب الإستنزاف أيضا .. إلي جانب الطيار» سمير عزيز « حيث قمنا في شم النسم بتشكيل في عام ٦٨ مع « ســـمير عبدالله» وتمكن من إســـقاط طائرة إســـرائيلية .. كما تمكن من إســـقاط طائرة أخري خلال إشتباك السنبلاوين ..كما تمكن الزميل « مصطفي جامع « من إســـقاط طائرة ميراج أخري .. ولن أنســـي مافعله الشـــهيد (صبحي الشيخ)أثناء مهاجمـــة مطار « رأس نصراني» حيث أصيبـــت طائرته إصابة خطيرة ورفض القفز منها لإنقاذ حياته .. وفوجئنا به يضحي بنفســـه عندما شـــاهد ٤ طائرات تخرج من دشـــمة بالمطـــار .. فتوجه إليها بالطائرة في عملية إستشـــهادية قائلا : «الله أكبر» .. ثم دمرها بالكامل في تصرف وطني كبير ..

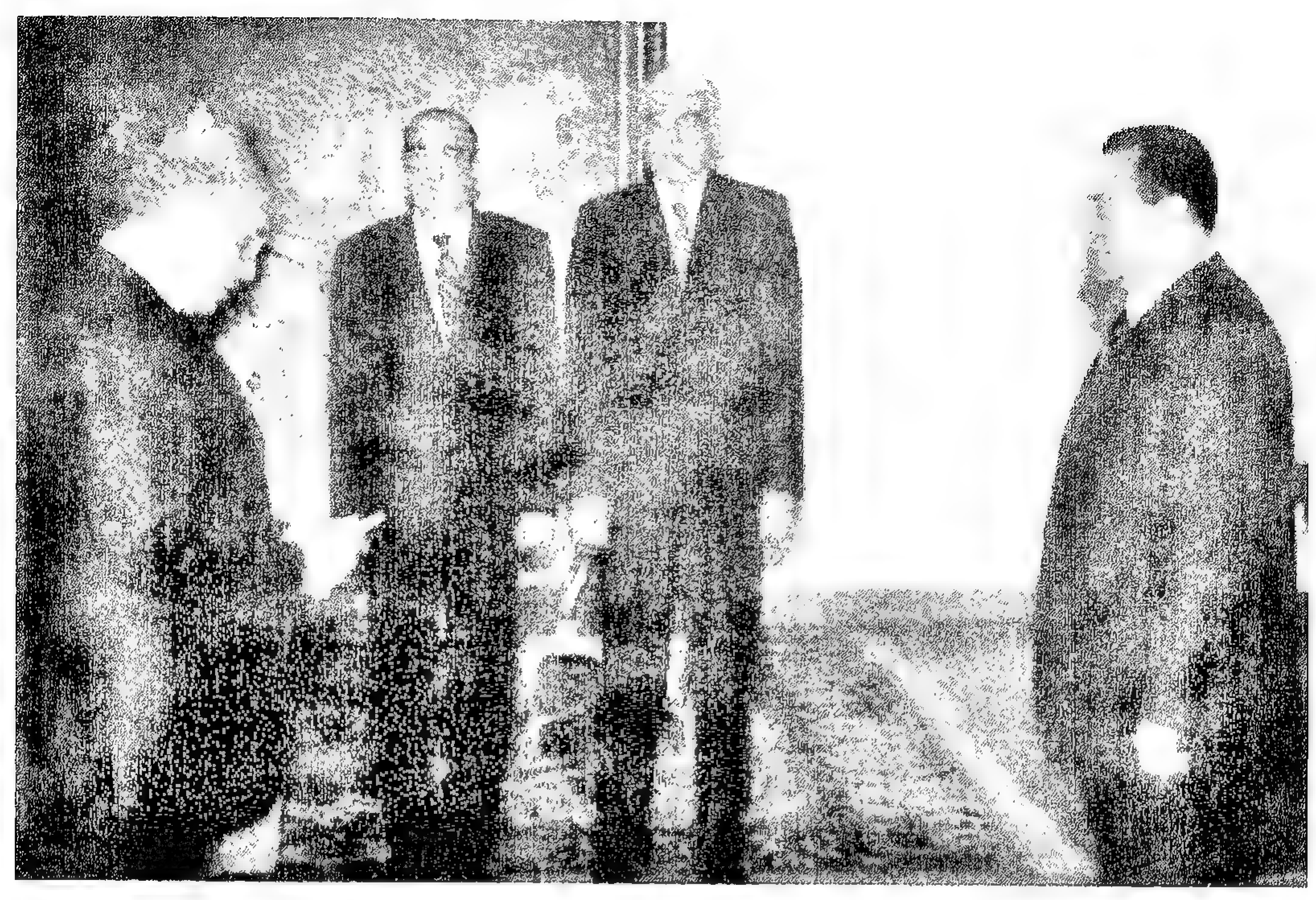
« أقوال الملاح الأرضي »


البطل شفيق قائدا للقوات الجوية

كما ذكره الملاح الأرضي « محمد الطباخ» والذي لعب دورا كبيرا أيضا في توجيه الطائرات في حرب الإستنزاف وحرب أكتوبر .. والذي يعد بالفعل العين التي يري بها الطيارون حيث يوجههم إلي طائرات العدو .. وقد شهد(الطباخ) علي كفاءة الطيار « أحمد شفيق» الذي كان يقود طائرة ميج ٢١ وأنه كان يسمي السرب الذي كان يقوده بـ (الجزاريين) لشراسته مع العدو .. وقال (الطباخ) : كنت مع سرب أسميه (الجزارين) وكان مكونا من الرائد(أحمد شفيق)و « سمير عزيز» و(حسن خضر).. كنت اتفاعل معهم بعقلي وكياني كله وكأنني أطير معهم .. وكانوا يطلقون علي « المايسترو» وكنت أظل في غرفة التوجيه الموجودة تحت الأرض لمدة خمسة أيام متواصلة لا أخرج منها وكنت اذا خرجت بعد هذه المدة لا أري أمامي .. حيث كان السرب دائم الطيران لحماية أجواء مصر .. وقد كان الطيار (شفيق) يتميز بالطيران المنخفض .. وهو من أصعب حالات الطيران ولقد تمكن (شفيق) من إسقاط طائرة (سكاي هوك) إسرائيلية خلال معركة ساخنة في حرب أكتوبر كما كانت له صولات وجولات خلال حروب الإستنزاف .. حيث كنت انا القاسم المشترك في معظم الاشتباكات الجوية التي حدثت في حرب الاستنزاف وحرب أكتوبر .. وحصلت علي نوط الجمهورية من الدرجة الثانية في اشتباك شهر سبتمبر ٦٩ الذي اعترفت فيه اسرائيل بضرب ٤ طائرات من عندها .. حيث أسقط النسر «أحمد شفيق » واحدة و « مصطفي جامع» الأخري ثم أسقط « رضا صقر» طائرة و «مجدي كمال» الطائرة الرابعة .. وأذكر انني خلال حرب الاستنزاف كنت تقيأت دما من معدتي لانني لم اكن اتناول طعاما ودائم شرب الشاي والسجائر أثناء جلوسي أمام الشاشات لمتابعة سرب الجزارين بقيادة الطيار (شفيق) ..

"مفتاح شخصية البطل شفيق"

وكما تعلمنا من عبقريات الكاتب الكبير (عباس محمود العقاد) بوجود مفتاح لكل شخصية .. يتم من خلاله إكتشاف مكنوناتها وتحديد كيفية التعامل معها .. وإذا بحثنا عن مفتاح شخصية بطلنا الطيار (أحمد شفيق) سنجد مزايا عديدة تتسم بها هذه



القائد البطل يستمع ليمين الوزارة من البطل شفيق

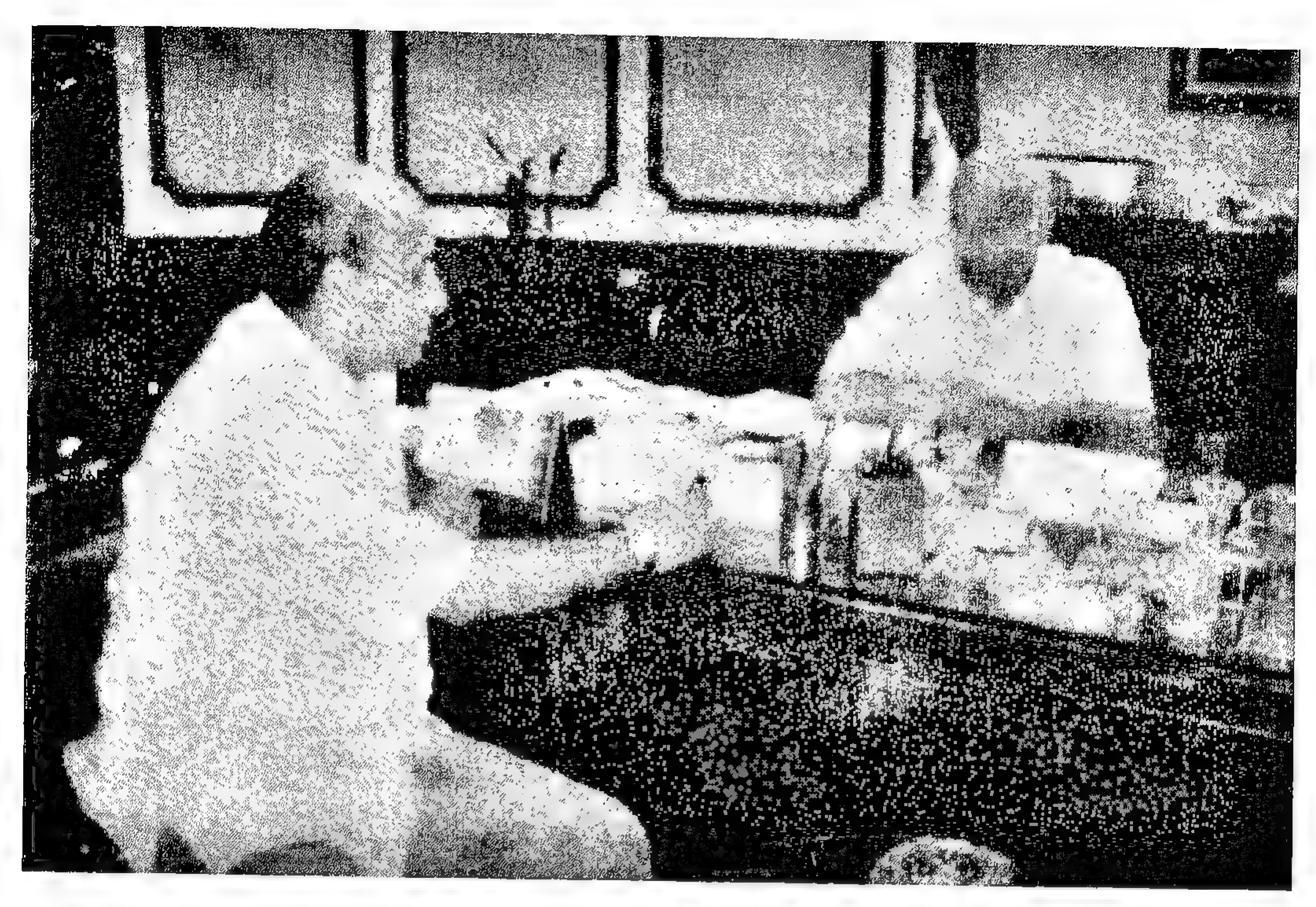
الشخصية .. بداية من كل مقومات القيادة الحقة وحتي إيمانه بضرورة التضحيات في سبيل تحقيق تقدم الوطن .. ومن بين مزايا (شفيق) فضيلة الكتمان الشديد فلايمكن الخروج منه بمعرفة مافي نيته .. وكثيرا من خلال التعامل معه في وزارة الطيران نجد قراراته مختلفه عن التوقعات .. ومازلت أتذكر واقعة تناوله العشاء مع أحد قيادات وزارة الطيران رغم إصداره قرارا لإبعاده من منصبه .. ولقد ذكر في أكثر من مرة أنه لايخلط مابين الصداقة والعمل .. كما أنه يكره الحديث عن نفسه لذلك رفض العديد من المحاولات للتحدث عن بطولاته خلال الحروب التي خاضتها مصر .. كما يتميز أيضا بكل مقومات القيادة كما ذكرت وهو ماشاهدته خلال الطفرة التي حققها في وزارة الطيران المدني رغم الإنتقادات الشديدة التي تم توجيهها إليه في بداية عمله .. كما يتميز البطل (شفيق) بميزة لاتتوفر إلا في القائد الحقيقي وهي مواجهة التحدي وعدم الإستسلام للظروف .. مع الإيمان الكامل بضرورة بحث أسباب الإخفاق تمهيدا للتوصل إلي طريق النجاح .. كماتتميز شخصيته بالمهارة الشديدة وإتقان كل عمل لذلك كان طيارا مقاتلا من الطراز الشرس وهو من القلائل الذين لم يقفزوا من طائراتهم بالمظلات أو يتعرضوا للإصابة رغم المعارك الشرسة التي خاضها سواء في الإستنزاف أو حرب أكتوبر .. كل

هذا الخلق كان تغلفه خصلة كريمة من الإنسانية .. في كثير من الأحيان كان يعنف مسئولا تحت يديه لخطأ عمله .. ويتذكر طلبا لهذا المسئول فور خروجه من مكتبه وينفذه له مع الحرص علي عدم تعريف هذا المسئول بأن طلبه نفذ عن طريق البطل « شفيق « .. هذه الصفات وهذا الأداء دفعت كل من يعرفه للعمل تحت قيادته للتعلم منه .. وأكد العديد من الأبطال الذين إلتقيت بهم أنهم فعلا كما ذكرت في مواقع أخري يسعون للطيران ضمن سربه لأنه يسعي لحمايتهم والعودة سالمين بعد تنفيذ المهام المكلفين بها بنجاح تام ..

« شجاعة في يونيو ٦٧ »

في واحدة من الوقائع التي توضح شخصية البطل « أحمد شفيق « ماحدث في الخامس من يونيو ٦٧ في شهادة عن ما فعله بطلنا في هذا اليوم يقول الطيار « حسن أبوغنيمة « : من بين الموروث بين أبطال القوات الجوية مافعله البطل « أحمد شفيق» حيث كان متمركزا بطائرته الميج ٢١ ضمن سرب في مطار البحر الأحمر من أجل تنفيذ مهام غلق مضيق العقبة علي الإسرائيليين وفي التاسعة من صباح الخامس من يونيو علم البطل بقيام الطائرات الإسرائيلية بمهاجمة المطارات المصرية فقرر مع بعض أعضاء السرب الإقلاع بطائرته وتوجه إلي سيناء وواجه بعض طائرات العدو وعندما نفذت ذخيرته قرر الهبوط في مطار أنشاص للحصول علي ذخيرة ثم الإقلاع بها ولكن تبين عدم صلاحية المطار ومن خلال الإتصال بالملاحين الأرضيين طلبوا منه القفز من الطائرة لقرب نفاذ وقود طائرته ولكن البطل رفض ذلك كما رفض الهبوط في الطريق الزراعي قرب بنها خوفا علي الطائرة ولكنه قرر مواجهة التحدي للحفاظ علي طائرته ورغم صعوبة بقاء أية طائرة في الجو في ذلك اليوم بسبب قوة المضادات الأرضية توجه البطل إلي مطار القاهرة وقام بمناورات للهروب من نيران المدفعية الشرسة التي كانت تحمي المطار وكانت عناية الله له كبيرة حيث تفادي دانة مدفع كبيرة مرت علي بعد سنتيمترات من كابينة الطائرة كما قام بمناورة من إرتفاع ٦ آلاف قدم للهبوط علي ممر فرعي بمطار القاهرة بعيدا عن نيران المدافع وخلال هذه المناورة تفادي مرة أخري صاروخا أطلقته هذه المرة طائرة معادية

الطيار البطل احمد شفيق



الكاتب مع البطل احمد شفيق

وفــور هبوطه بالطائــرة تم الإحتفال به لتفاديــه الصاروخ الذي تحقــق بفضل رعاية الله لهذا البطل الذي أطلقنا عليه بعد ذلك الثعلب لشــدة الدهاء الذي كان يتميز به خلال إشتباكه مع طائرات العدو ..

« حرب الإستنزاف»

وفي محاولة أخيرة لإقناع البطل « شــفيق» للحديث عن بطولاته كرر رفضه الحديث عن نفســه .. وطلب صراحة عدم تسجيل أي شــيء علي لسانه للحديث عن نفسه ولكنه أكد علي أهمية حرب الإســتنزاف بالنســبة للقوات الجوية وقال : إن حرب الإســتنزاف لم تحصل علي حقها من التوضيح حيث قامت القوات الجوية بإشراف القائد « حسني مبارك » بدور غير مسبوق يفوق ماقامت به خلال حرب أكتوبر فلقد إستمرت حرب الإستنزاف عامين بينما ظلت حرب أكتوبر حوالي ١٥ يوما .. وعندما تولي « مبارك » رئاسة أركاب حرب القوات الجوية بذل جهدا كبيرا في حرب الإستنزاف التي مهدت بشكل كبير لنصر أكتوبر ..

« طيار متميز»

وفي شهادته يقول الطيار « سمير عزيز ميخائيل « أتفق كثيرا مع البطل « أحمد شفيق» في ماذهب إليه بشأن حرب الإستنزاف وقبل ذلك أود أن أشير إلي أن البطل « شفيق» كان من الطيارين المتميزين خلال عملهم خاصة عند مواجهة الأعداء وكان قائدا متميزا لسربه ويحرص الطيارون علي الطيران معه لأنه كان يعمل علي حمايتهم وانا عملت معه حوالي سبع سنوات حيث تخرجت ضمن الدفعة ١٢ وهو من الدفعة ١٤ ويعد من بين افضل اربعة طيارين بالقوات الجوية ..

البطل شفيق بجوار القائد

أما عن دور القوات الجوية في حرب الإستنزاف فيمكن تقسيمه خلال الحرب إلى قسمين : من بداية الحرب حتي ٢٠ يوليو ١٩٦٩ثم من نفس الفترة وحتي نهاية الحرب ..

المرحلة الأولى من حرب الاستنزاف والتي استمرت حتى ٢٠ يوليو ١٩٦٩ كانت فترة إعداد و تدريب و تنظيم للقوات الجوية المصرية بكافة التخصصات حيث كانت القيادة العسكرية لا تريد الزج بالقوات الجوية في تلك الحرب حتي تكمل إستعداداتها.. خصوصا أن في تلك المرحلة اقتصرت عمليات الجانب الإسرائيلي على أعمال الإستطلاع وعمل كمائن لاصطياد الطائرات وعدم الدخول في معارك جوية كبيرة وشهدت تلك الفترة بعض المعارك والإشتباكات علي الوجه التالي:

في أعقاب معركة رأس العش (١ يوليو ١٩٦٧) تطورت الاشتباكات مع تنفيذ مهام القصف الجوي يوم ١٤ و ١٥ يوليو على أهداف إسرائيلية بالجانب الشرقي من قناة السويس والتي

أسفرت عن سقوط ٣ طائرات ميراج إسرائيلية ونتيجة لذلك القصف انسحبت إسرائيل لفترة قصيرة إلى خطوطها الأولى ثم توقف اشتباك الطيران المصري مرحليا واقتصر



قائد الابطال يستمع بإهتمام للبطل شفيق

على اشتباكات فردية أو معارك جوية متباعدة .. من أهم تلك المعارك الجوية كان في يوم ٢٣ أكتوبر و ١٠ نوفمبر و ١٠ ديسمبر ١٩٦٨ والتي نتج عنها سقوط طائرتي ميراج إسرائيليتين ..

« مرحلة ثانية »

من ٢٠ يوليو ١٩٦٩ حتي نهاية الحرب من ٢٠ يوليو ١٩٦٩ بدأت المرحلة الثانية من حرب الاستنزاف على صعيد القوات الجوية المصرية فقد بدأ استخدامها كعنصر تفوق للاستنزاف المضاد و مجاراة الجانب السياسي علي عدم توقيف الحرب وقد أجبر هذا التطور القوات الجوية البدء في القتال والدفاع عن القوات البرية وأعمال الدفاع الجوي رغم عدم استعدادها الكامل لكل تلك المهام .. وصدرت الأوامر في يوم ٢٠ يوليو للواء طيار «مصطفي الحناوي « قائد القوات الجوية المصرية آنذاك للرد علي القصف الجوي الإسرائيلي المعادي فحلقت ٥٠ طائرة مصرية معظمها من النوع ميج ١٧ من قاعدة المنصورة الجوية لقصف أهداف إسرائيلية علي الجانب الشرقي من قناة السويس تلك الأهداف كانت مواقع صواريخ الهوك في الرمانة ومحطة رادار شرق الإسماعيلية. وتجمعات تابعة للجيش الإسرائيلي محققة بجميعها خسائر جسيمة وتوالت بعدها الهجمات حتي بلغ عدد الطلعات الجوية المصرية من ٢٠ يوليو حتي ٣١ ديسمبر ١٩٦٩ حوالي ٣٢٠٠ طلعة جوية من أعمال هجوم و تأمين و استطلاع جوي شارك فيها البطل « أحمد شفيق» وأقرانه من الأبطال ..

" خطة بريما "

وبعد ذلك تصاعدت الهجمات الجوية المصرية كرد شبه يومي علي خطة «بريما" الإسرائيلية التي من خلالها يتم قصف عمق الأراضي المصرية بطائرات إف-٤ فانتوم الثانية وقام بطلنا وعدد من الأبطال ببطولات كبيرة خلال هذه الفترة ومن بين الأبطال أيضا الطيار « أحمد عاطف»الذي أسقط ٧ طائرات فانتوم إسرائيلية بطائرته الميج ٢١ في عصر يوم ٩ ديسمبر ١٩٦٩ فهو يعد أول مصري و عربي يسقط طائرة إف-٤ فانتوم الثانية ..

وفي ليلة ٢٣ و ٢٤ يناير ١٩٧٠ إشتركت الطائرات أليوشن - ٢٨ المصرية في قصف جزيرة شيدوان عند احتلالها وكان ذلك أول إستخدام لها في حرب الاستنزاف. في شهر أبريل ومايو ١٩٧٠ وصلت طائرات الدعم السوفيتي و التي استخدمت في حماية العمق المصري وتوجيه الأسراب المسؤولة عن ذلك للجبهة الغربية من القناة لدعم القوات بها ما أدي إلى زيادة الهجمات علي الجانب الشرقي.

و قد بلغ عدد الطلعات الجوية في المرحلة الأخيرة من حرب الاستنزاف حوالي ٤٠٠٠ طلعة الذي جعل إجمالي عدد طلعات القوات الجوية المصرية في حرب الاستنزاف حوالي ٧٢٠٠ طلعة وهو رقم قياسي يوضح مدي الجهد الذي بذلته القوات الجوية خلال الإستنزاف وللبطولات الكبيرة التي نفذها بطلنا ورفاقه من أبطال القوات الجوية والتي نستعرض بعضها في الصفحات التالية ..



الفصل الثالث

المهندس البطل

« إبراهيم مناع »

(أعتقد أن نجاحنا في خداع العدو عن معرفة متي سنهاجمه ؟ .. يأتي بفضل من الله سبحانه وتعالي إلي جانب توفيق الله لنا طوال الحرب .. خاصة في الضربة الجوية الأولي .. التي حققت كل أهدافها للدرجة التي ألغت الطلعة الجوية الثانية .. فضلا عن عدم حدوث خسائر لطائراتنا كما توقع خبراء العسكرية .. إلي جانب عبورنا القناة وإقتحام خط بارليف الحصين حيث إستطاع رجالنا تنفيذ كل ذلك بفضل الله)

من أقوال المهندس البطل

" إبراهيم مناع " .

« من هو »

من بين الأبطال الذين لعبوا أيضا دورا مميزا خلال حرب أكتوبر .. اللواء مهندس « إبراهيم مناع » الذي تخرج من الكلية الفنية العسكرية أواخر الستينيات .. وشارك في إعادة بناء القواعد والمطارات الجوية .. وإنشاء الدشم والحصون سواء الخاصة بحائط الصواريخ علي خط المواجهة أو إيواء الطائرات تحسبا لأي هجوم خلال الحرب .. كما شارك في إعادة بعض ممرات المطارات التي تم ضربها خلال حرب أكتوبر وفي وقت قياسي .. وحصل بطلنا علي عدد من الأوسمة والنياشين بسبب بطولاته خلال حرب الإستنزاف وأكتوبر المجيدة .. ثم إنتقل البطل بعد ٣٥ عاما من العمل المستمر في القوات الجوية إلي الطيران المدني ليحقق إنجازات غير مسبوقة أيضا .. حيث تولي رئاسة بعض الهيئات والشركات وكانت أخرها الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية ..

« بطولات المهندسين »

ولقد حرصت علي لقاء ألبطل (مناع) لعرض الدور البارز الذي لعبه المهندسون في حربي الإستنزاف وأكتوبر رمضان المجيدة .. وسأتبعه بدور المهندسين الفنيين عقب هذا الفصل .. وفي إحدي المطبوعات التي تصدرها القوات المسلحة تم عرض معلومات حول الدور الذي لعبه مهندسو القوات الجوية خلال الإعداد للحرب ومن بينها إقامة ٢٠ مطارا جديدا .. وبناء أكثر من ٥٠٠ ملجأ مخصص للطائرات .. وعدد آخرمن الدشم الخاصة بالطائرات .. كما تم إقامة ممرين لإقلاع وهبوط الطائرات بكل مطار لايقل الواحد عن ٩,٥ كم وعرض ١٥ مترا ولايتقاطعان .. ويتصلان بملاجيء الطائرات .. وقد شارك (مناع) في تشكيل وتدريب فرق إصلاح سريع للممرات التي يمكن أن تتضرر خلال المعركة .. مع تعطيل القنابل الزمنية التي يمكن أن تلقي علي الطائرات أو بالقرب منها في المطارات .. كما تم ربط كل منشآت المطارات بنظام محلي للإنارة والمياة والإتصالات الداخلية وبغرفة العمليات الجوية المركزية .. حيث تم توزيع كل لواء جوي علي ٣ مطارات متباعدة



المهندس البطل ابراهيم مناع مع الكاتب

.. وتحويل الطرق الطويلة بين القاهرة والإسكندرية إلي ممرات لهبوط وإقلاع الطائرات في حالات الضرورة القصوي خلال المعارك .. وقد تم إستخدام حوالي مليوني متر مكعب من الخرسانة المسلحة .. ومليوني متر مكعب خرسانة غير مسلحة .. ومليوني متر مكعب رمال .. و١٠٠ ألف طن حديد و٧٠٠ ألف طن أسمنت .. في عمليات تحديث وإعداد المطارات والقواعد الجوية وهو ماساعد بشكل كبير علي تحقيق النصر ..

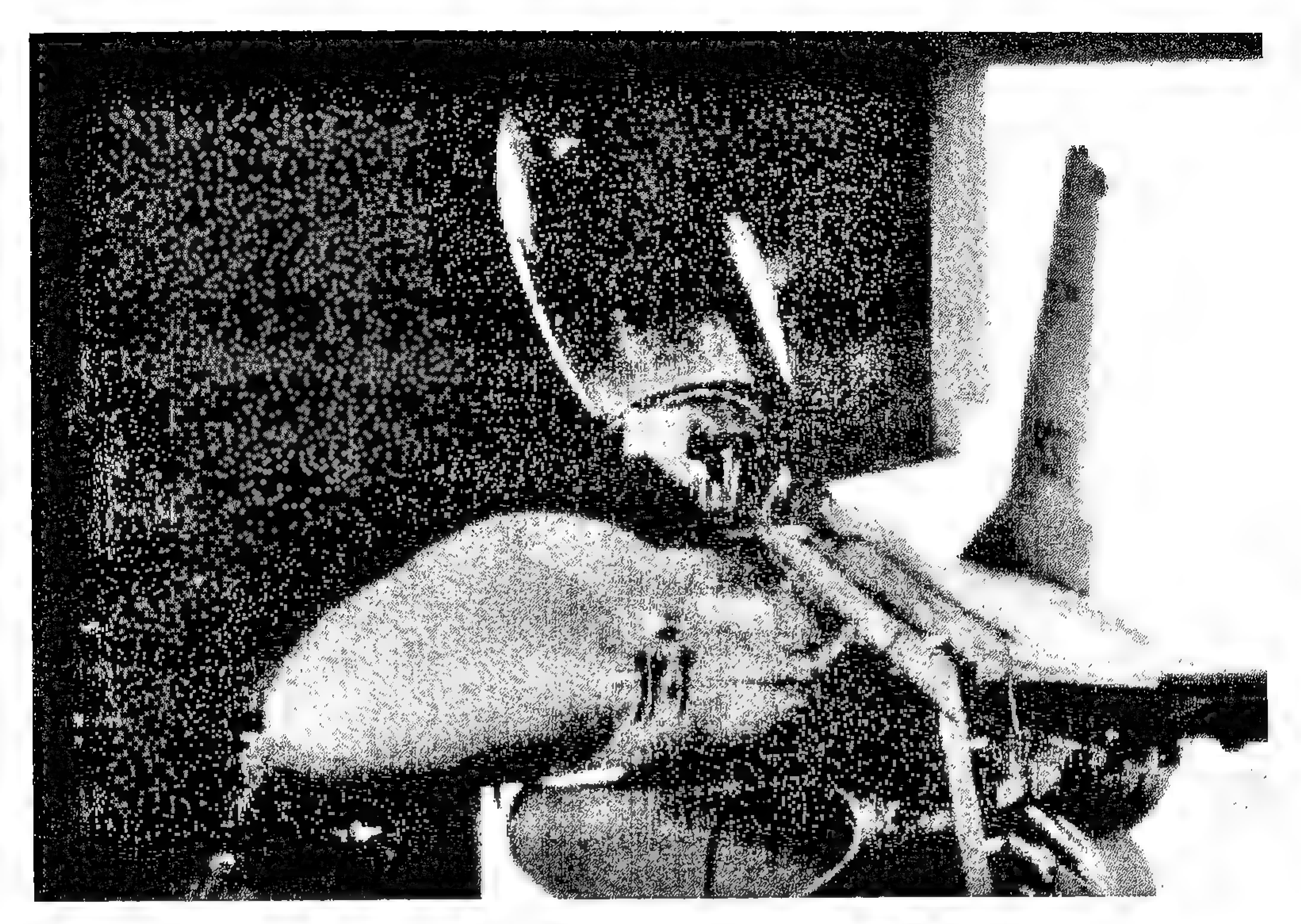
« شهادة »

أما عن شهادة البطل « مناع « عن هذه الفترة المجيدة من تاريخ مصر حيث توجهت إليه في مقر عمله برئاسة الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية .. ورغم أن اليوم كان بداية صيف عام ٢٠١٠ وكان الحر شديدا جدا إلا أن حسن مقابلته كانت كافية لدفع القيظ الذي وجدته في الشارع بسبب شدة الحر ..

يقول البطل « مناع « عن الدافع لإختياره القوات المسلحة رغم حصوله علي بكالريوس الهندسة من جامعة الإسكندرية وبتفوق وأمامه فرص عمل عديدة : بعد تخرجي حدثت نكسة ٦٧ .. وإنتشرت في هذه الفترة روح وطنية وسط الشباب بضرورة الإعداد لمعركة الكرامة .. وكان الجامعيون الأكثر حرصا من بين الشباب .. لذلك قررت رفض كل فرص العمل المدني رغم الإغراءات العديدة في هذه الفترة .. وقررت تقديم أوراقي للكلية الفنية العسكرية من أجل المشاركة في معركة الكرامة وإسترداد العرض قبل الأرض .. وبالفعل تخرجت من الكلية في أغسطس عام ٦٨ ..

« إعادة البناء »

وحول بداية إلتحاقة بالقوات المسلحة يقول البطل « مناع « : فور تخرجي تم إلحاقي للعمل في أحد المواقع علي الخطوط الأمامية والمواجهة مباشرة للعدو .. وشاركت خلال خمس سنوات متواصلة علي خط الجبهة في عمليات إعادة البناء والإعداد لحرب الكرامة .. وترقيت طوال هذه الفترة حتي وصلت إلي منصب نائب رئيس العمليات في أحد المواقع المتقدمة علي الجبهة .. ولقد عايشت طوال هذه الفترة أفضل اللحظات التي تضمنت عدة ملاحم وطنية بين رجال القوات المسلحة والمواطنين وكل أفراد الشعب المصري .. كما تواجد خلال هذه الفترة لحمة عربية لدعم مصر في عملية البناء والمواجهة وهو ماتتوج بالموقف العربي الكبير خلال حرب أكتوبر .. ونأمل أن تعود هذه الروح في كل وقت لنستطيع مواجهة التحديات التي تهدد الأمن القومي العربي .. ولقد عشت كمهندس صغير في عام ٦٨ عملية الإعداد للحرب .. وبما أنني كنت علي خط المواجهة فقد بدأنا في إعداد المنطقة للعبور وسط إشتباكات مستمرة مع العدو .. ولقد ساهمت في عمليات بناء قواعد الصواريخ وحائط الصد علي خط المواجهة .. والذي أتي بثماره سريعا في المواجهة مع العدو .. ولقد عشت لحظات فخر وعزة عندما كنت أعمل لإنشاء قواعد الصواريخ في موقع تابع للجيش الثاني .. وقمنا بتشييد الحصون والدروع ليلا وبتعاون وتكاتف مع الشركات المدنية التي حرص ملاكها علي تقديم كل الإمكانيات لبناء هذه القواعد .. ونجحنا في بناء حائط الصواريخ غرب قناة السويس والذي كان حصنا منيعا .. ونجحنا بفضل الله وبسبب هذا الحائط في إسقاط عدد كبير من طائرات الفانتوم التي حاولت الإعتداء علي مصر خاصة في ٣٠ يونيو حيث إختار الدفاع الجوي هذا اليوم للإحتفال بعيده .. ولقد كانت لحظات فخر عندما شاهدت بعيني سقوط إحدي الطائرات



مقاتلة مصرية داخل حظيرة شارك البطل في تشييدها

المعادية علي الموقع الذي كنت أعمل فيه وشاركت في أسر طياريها حيث كان يقودها طياران ..

« عمليات خلف العدو »

ويواصل البطل « مناع « شهادته لعرض تفاصيل العمليات التي نفذها علي خط المواجهة ويقول : كان موقعي في مواجهة العدو مباشرة لذلك تم تكليف مجموعتي بعمليات عبور للقناة وتنفيذ بعض المهام خلال حرب الإستنزاف خلف خطوط العدو .. وكان الجميع يتسابق للقيام بهذه العمليات رغم مخاطر عدم العودة من هناك .. ولقد شاركت في عمليات التأمين لقوافل الأبطال من خلال تحديد الثغرات التي سيعبرون من خلالها ووقف بعض فتحات النابالم التي كانت منتشرة بين خط بارليف وشاطيء القناة .. إلي جانب القيام بزرع ألغام في بعض الطرق التي يستخدمها العدو في سيناء .. ثم بدأنا بعد ذلك في عمل حصون وسواتر ترابية وزرع ألغام لمنع



البطل مناع في استقبال القائد

أيـة محـاولات مماثلة يقوم بها العدو غـرب القناة .. وخلال تلك الفتـرة كنا نقوم بتنفيذ برامج تدريب شاقة ومضنية لعبور قناة السويس وفي ظروف مشابهة لها وللخط بارليف .. وكان ذلـك فـي إطار مشـروع تدريب إسـتراتيجي ولعب المهندسـون دورا كبيرا فيه ..

« خداع إستراتيجي »

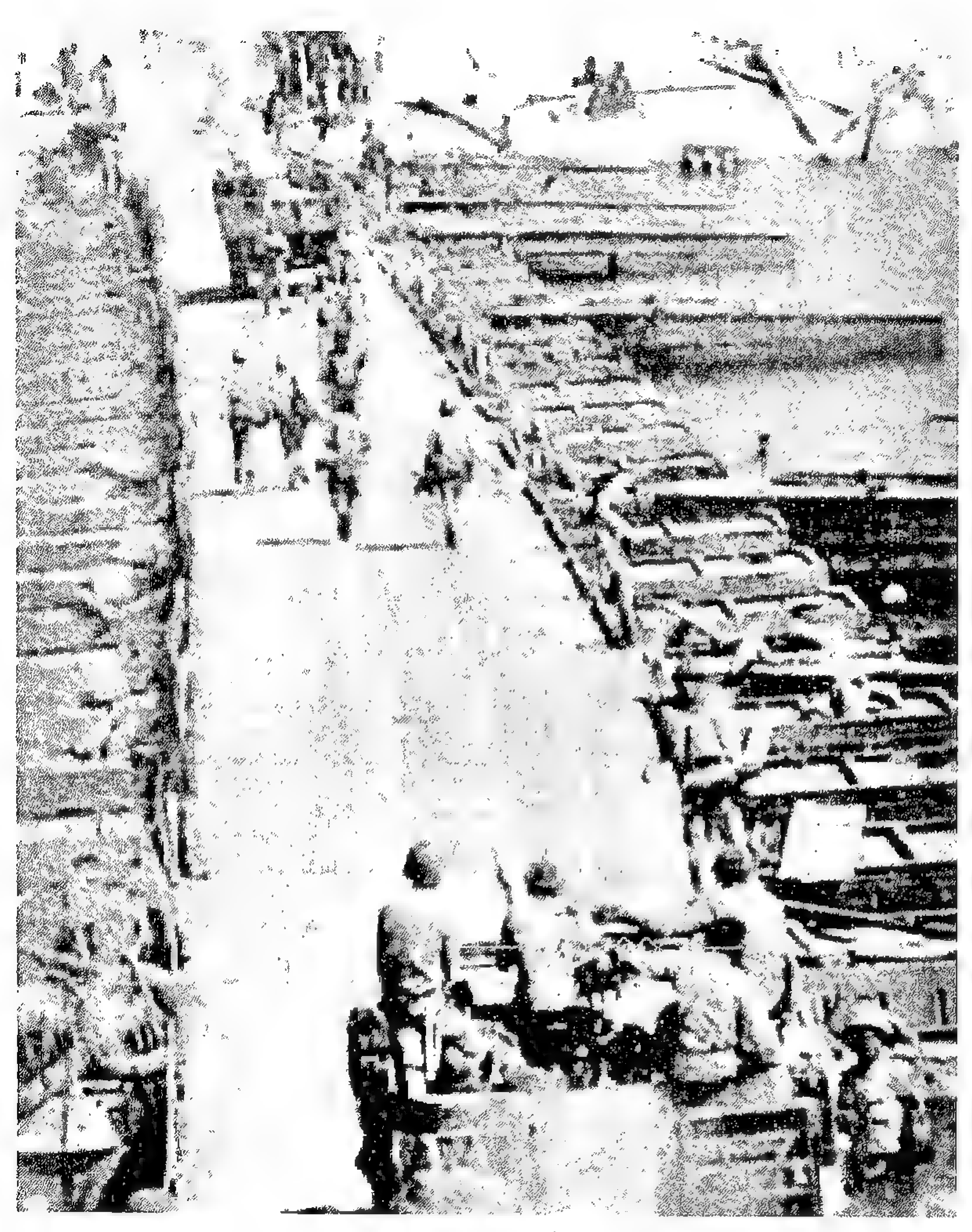
ويتطـرق البطـل إلي نقطة لم تأخذ حظها من الدراسـة والتقديـر .. وهي خطة الخداع الإسـتراتيجي التي طبقتها مصر بكل حرفية حيث يقول : لقد نفذت القوات المسـلحة بتوجيهات من القيادة العامة خطة خداع إسـتراتيجي غير مسـبوقة .. لم تحصل علي حقها من التقدير .. وتحتاج لتدريسـها في الأكاديميات العسـكرية في العالم .. حيث تم نشـر أخبار بحصول بعض الضباط علي أجازات للذهاب لأداء مناسك العمرة .. أولقضاء أجـازات علي الشـواطيء أو الذهاب إلي دورات تدريبية .. إلي جانب تنفيذ نشـرة تنقلات بين ضباط القوات المسـلحة .. وهذا لعب دورا كبيرا في خداع العدو رغم ماتردد بعد ذلك مـن وجـود معلومات لديه من بعض مصادره ببدء الحرب في ٦ أكتوبر .. وأعتقد أن نجاحنا

في خداع العدو عن معرفة متي سنهاجمه ؟ .. يأتي بفضل من الله سبحانه وتعالي إلي جانب توفيق الله لنا طوال الحرب .. خاصة في الضربة الجوية الأولي .. التي حققت كل أهدافها للدرجة التي ألغت الطلعة الجوية الثانية .. فضلا عن عدم حدوث خسائر لطائراتنا كما توقع خبراء العسكرية .. إلي جانب عبورنا القناة وإقتحام خط بارليف الحصين حيث إستطاع رجالنا تنفيذ كل ذلك بفضل الله ..

مقاتلة في قاعدة شارك فيها البطل

« بدء حرب أكتوبر »

وحول كيفية معرفته ببدء حرب أكتوبر رمضان يقول البطل « إبراهيم مناع « : في إطار خطة الخداع الإستراتيجي تم تنفيذ نشرة تنقلات بين الضباط فتم نقلي قبل الحرب للعمل في مطار قويسنا .. ورغم خبرتي في العمل في خط المواجهة مع العدو إلا أن دراستي في جامعة الإسكندرية كانت في المطارات والطرق .. لذلك شعرت بسعادة بالغة للعمل في هذا المجال بالقوات الجوية وواصلت العمل بها حتي عام ٢٠٠٢ .. أما بالنسبة لموعد معرفتي بقيام الحرب فكان ذلك قبل ظهر يوم السادس من أكتوبر علمت ببدء الحرب في الثانية ظهرا وبالفعل إستعدت أسراب الطائرات من القاعدة للإقلاع وشاركت في الضربة الجوية الأولي والتي كانت مفتاحا وبابا للنصر .. وكانت هذه الفترة تتميز بالروح المعنوية العالية والرغبة الكبيرة لإسترداد الكرامة والعزة .. والإصرار علي إستعادة الحقوق وسط تكاتف وتعاون غير مسبوق بين الجيش وأفراد الشعب .. وكان الجميع يعمل في بوتقة واحدة ولم يكن الشباب من الضباط والجنود ينظرون في فترة الحرب وماقبلها إلي المقابل المادي الذي ينتظرونه من مصر .. ولكن روح أكتوبر كانت تسود بينهم وتدفعهم لبذل الدم لإسترداد الأرض .. وهذه الروح لو تم إستحضارها في أي مجال أو مكان ستكون مرافقة للنصر والفوز وأتمني أن نشاهدها في كل المواقع بمصر حيث نجحنا في إستحضارها في وزارة الطيران المدني وحققنا إنجازات غير مسبوقة في كل قطاعات الوزارة ..



كباري العبور أهم إنجازات المهندسين

" ملحمة في المطار "

ويتذكر البطل إحدي ملاحم حرب أكتوبر ويقول : في العاشر من أكتوبر تعرض مطار قويسنا لقذف من طائرات العدو وأدي ذلك إلي تأثر أحد ممرات المطار مايعوق حركة الطائرات فبدأنا علي الفور في تنظيف الممر من بعض القنابل التي لم تنفجر حيث قام فريق فني في التخلص منها دون التسبب في خسائر إضافية كما تم التعامل مع الحفر الموجودة في الممر بالتعاون مع بعض شركات المقاولات المدنية حيث أدي المواطنون ورجال القوات المسلحة ملحمة وطنية عظيمة ..وبالفعل تم إعادة الممر إلي حالته الأولي وفي وقت قياسي .. وهذه الملحمة تكررت بفضل التدريب المستمر في كل المطارات التي تعرضت للإعتداء من طائرات العدو ..

الفصل الرابع

المهندس البطل

« حسين مسعود »



(مـرت علينـا لحظات صعبـة ليلة الأحد السـابع مـن أكتوبـر .. وكان الخـوف من ضوء النهـار كبيرا حيث ستتمكن قوات العدو من مشاهدتنا خلـف خطوطهـا .. ومـع أول ضوء ورغم أن المنطقة صحراوية بحتة إلا أننا فوجئنا بوجود كمية من أشجار الهيـش الصحراويـة .. إختفينـا أسـفلها في النهار رغم وجود قوات العدو علي بعد عدة مئات من الأمتار .. وكان هـذا بفضل ربـي ونجحنا في الإختفاء عن أعينهم) ..

من أقوال المهندس البطل

" حسين مسعود "



المؤلف مع البطل حسين مسعود

« من هو »

المهندس « حسين مسعود « أحد الأبطال الذين لعبوا دورا كبيرا ومؤثرا في تحقيق النصر .. بداية من مشاركته في إعادة بناء القوات الجوية وحتي تحقيق النصر .. حيث عاش ١٥ يوما من الإثارة خلف خطوط العدو .. والمهندس « مسعود « تولي عدة مناصب خلال خدمته العسكرية حتي وصل إلي مدير مكتب قائد القوات الجوية .. كما خدم في المكتب العسكري في باريس .. وحصل علي عدة أوسمة ونياشين .. من أبرزها نوط الواجب العسكري من الطبقة الأولي .. والقدوة الحسنة .. والخدمة الطويلة .. إلي جانب نوط الإستحقاق بدرجة ضابط من فرنسا .. ثم إنتقل إلي الخدمة المدنية وحقق فيها بطولات أيضا .. حيث ساهم في تأسيس شركة مصر للطيران للنقل الداخلي ـــ إكسبريس ـــ



البطل مسعود يتوسط مجموعة من الابطال علي شط القناة

.. وعمل نائبا لرئيس الشركة القابضة لمصر للطيران .. ثم تولي رئاستها في سبتمبر ٢٠٠٩ ..

« دور مهندسي الطيران »

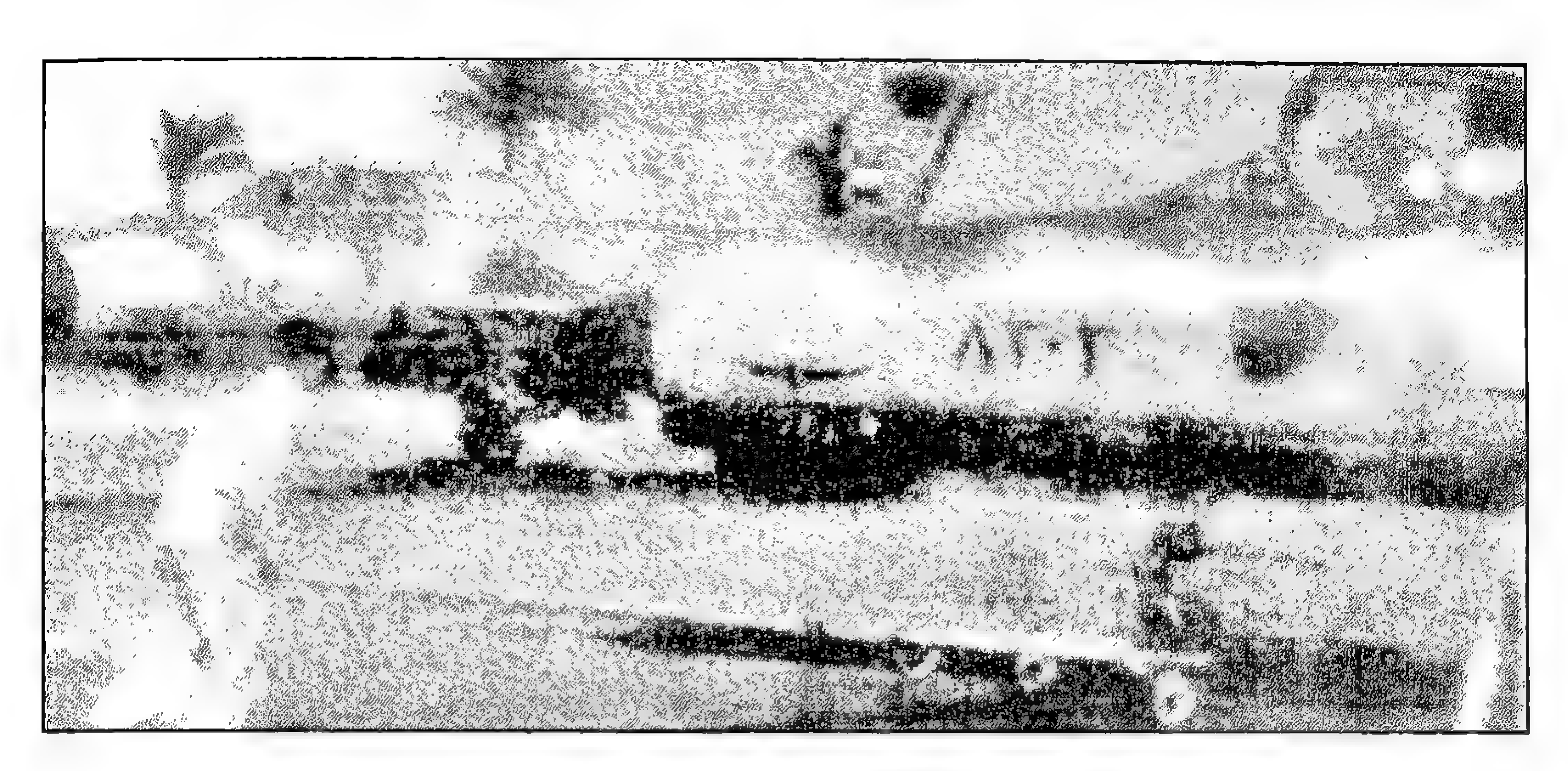
وقبل أن نبدأ في عرض شهادة المهندس البطل « حسين مسعود » .. علينا تصحيح صورة خاطئة .. وهي أن الدور الذي لعبته القوات الجوية أداه فقط الطيارون .. وذلك يجانبه الصواب ورغم أهمية دورهم إلا أن المهندسين لعبوا دورا لايقل خطورة عنهم .. وهاهي شهادة اللواء «صلاح المناوي» رئيس شعبة عمليات القوات الجوية في حرب أكتوبر٧٣ .. حيث يقول في حوار له بمناسبة ذكري النصر : « وإذا تحدثنا عن الطائرة الميج٢١ .. وهي أفضل مافي ترسانة القوات الجوية .. فقد كان بها عيبان كبيران .. الأول أن كمية الوقود التي تحملها أقل بكثير من كمية الوقود في الطائرات المعادية .. وهذا يعني أنه لو إستخدمها الطيار في معركة مع طائرة معادية سوف يضطر إلي أن يترك المعركة لنفاد الوقود .. وسيصبح هدفا واضحا وسهلا جدا للطائرات المعادية .. والعيب الثاني الصواريخ التي كانت تحملها الطائرة الميج٢١ .. كان لايمكن إستخدامها في القتال لأنها لاتتحمل أية ضغوط أو حركات عنيفة ساعة إطلاقها .. أما العدو فكان يمتلك نوعية مختلفة من

الصواريخ منها تلك التي تطلق من مسـافات بعيدة وقبل دخول المعارك الجوية .. وأخري تتحمل ضغوطا كبيرة اثناء القتال الجوي .. وكان علي المهندسين الدور الكبير في تلافي هذه المشـاكل .. وهنا جاءت أهمية المهندسين لمعالجة هذا القصور ولذلك حرصنا علي عرضها بجوار مافعله الصقور .. وهو ماسنتناوله في شهادة بعض المهندسين ..

" روح وطنية "

توجهت إلي مكتب البطل « مسعود « في الشركة القابضة لمصر للطيران وإلتقيت بـه .. ورغـم أن لقائي به كان يوم سبت وهو أجازة لشركات وهيئات وزارة الطيران إلا أنه حرص علـي العمل خلاله .. وبعـد الجلوس سـألته عن ظـروف إختيـاره الإنضمـام لحـراس الوطن بـدلا من الحياة المدنيـة المريحـة .. رغـم أنه كان ضمـن الثلاثـين الأوائـل في الثانوية العامة سنة ٦٥ .. وبعـد لحظات مـن التفكير وكأنـه يسـترجع شـريط ذكرياتـه ومـن بينهـا أوقات عزيزة مر عليهـا أكثر من ٤٥ عاما بدأ البطل شهادته قائلا : بالفعل حصلـت علي ٨٣ ٪ فـي الثانوية .. وهـو مجموع يتيح لي دخـول أية كلية من كليـات القمـة .. وقـد طلب منـي والدي والذي كان يعمل دكتـورا صيدليا دخـول كلية الصيدلـة أو كليـة الطـب .. إلا أنني أخبرته بأنني أعشـق الهندسـة .. وفي هذه الفترة فوجئـت بخطاب يصـل إلي من الكلية الفنية العسكرية

البطل مسعود يعتلي احدي دبابات العدو المدمرة



أحد المهندسين يعد مقاتلة للاقلاع

يطلب الإلتحاق بها .. حيث كانت تهتم بأوائل الثانوية وحثهم علي الإلتحاق بها في هذا الوقت .. وهو مالقي صدي لدي نفسي حيث كانت تسود في هذه الفترة روح وطنية وسط الجميع .. وبالفعل أخذت أوراقي الأصلية وتقدمت بها للكلية الفنية .. رغم أن التقديم وقتها كان يتم بصورة الأوراق .. وبعد نجاحي وإجتياز كل الإختبارات اللازمة إخترت تخصصا صعبا وهو ميكانيا الطيران .. وتخرجت منها عام ٧٠ لأنضم إلي أبطال القوات الجوية علي طائرات القاذفات خلال حرب الإستنزاف ثم إنتقلت إلي طراز هليكوبتر بعد ذلك ..

" إعادة البناء "

وحول مشاركته في إعادة بناء القوات الجوية يقول البطل : إن عملية إعادة البناء بدأت عقب نكسة ٦٧ من خلال الإعداد لمعركة الكرامة وإستعادة الأرض .. والتي لعبت حرب الإستنزاف فيها دورا مؤثرا وكنت علي قرب من كل ذلك خلال دراستي في الكلية الفنية .. وبعد التخرج شاهدت عمليات تجديد أسطول قواتنا الجوية وسط ظروف دولية صعبة .. وإضطررنا لتطوير الطائرات والأسلحة التي كانت في حوزتنا وقتها لتتناسب مع تطور الظروف والإستراتيجيات العسكرية العالمية .. وهو الدور الذي لعبه المهندسون المصريون بكل فخر .. كما شارك المهندسون في عمليات التدريب .. وأتذكر المشقة التي كانت تواجهنا في عمليات التدريب التي كانت تتم في كل الظروف والأحوال الجوية ليلا ونهارا .. وكانت تتركز علي عمليات الإبرار والإسقاط خلف خطوط العدو .. وذلك بالتعاون مع

القوات الخاصة والصاعقة والمظلات .. وكنا نستخدم طائرات بي ٨ روسية الصنع .. وكنا نستمر في التدريب الليلي حتي يطلع النهار ..

« إبتكارات مصرية »

وعن الإبتكارات المصرية لتطوير الطائرات .. يقول البطل « حسين مسعود « : كان معظم طائراتنا طرازات روسية لاتناسب إحتياجاتنا خلال المعركة القادمة .. لذلك بدأ المهندسون المصريون في دراستها جيدا لوضع الحلول لتلائم المرحلة القادمة .. وكان يعيب هذه الطرازات أنها ذات مدي قليل ولاتعمل بكفاءة في درجات الحرارة المرتفعة .. فتم إجراء تعديلات علي خزانات الوقود لتصبح ذات مدي أطول يناسب طبيعة المهام التي تقوم بها .. كما تم تعديل بعض الأسلحة الخاصة بها من مدافع وصواريخ لتصبح ذات كفاءة عالية .. لذلك فإن مهندسي الطيران لعبوا دورا فاعلا لاغني عنه في الحرب .. وهو ضمن منظومة متكاملة وكان للمهندسين أيضا الفضل في فكرة التعامل مع خط بارليف .. وإختراق الساتر الترابي من خلال خراطيم المياه .. إلي جانب وجود فرق هندسية من خريجي الكلية الفنية في كل الأسلحة وليس في هندسة الطيران فقط .. وهناك إبتكارات عديدة لهم في هذه الأسلحة تحتاج لعرض هذه الجهود ..

« تشجيع مبارك »

ويتذكر البطل ماحدث بينه والرئيس مبارك في رمضان عام ٧٢.. حيث كان وقتها قائدا للقوات الجوية .. ويقول : إحتجنا في هذا الوقت لمحرك توضيحي لطراز مهم من الطائرات .. لنشرح عليه للفنيين الجدد عمليات الصيانة وإعادة التشغيل .. وكان يتم إستيراده بثمن المحرك الجديد ولم يتوفر في هذا الوقت إقتناء هذا المحرك .. لذلك لجأت لفكرة مثيرة .. حيث قمت بإستخدام محرك قديم وأعددته ليكون علي شكل توضيحي من خلال مقاطع عرضية وطولية مشابه للمحرك الذي تعذر إستيراده .. وبالفعل أنجزنا ذلك في وقت قياسي وبتكلفة تصل لحوالي ٤٠ جنيها وهو مايعد إنجازا كبيرا في هذا الوقت .. وإضطررت لوضع ذلك المحرك في حجرة مكتبي رغم صغرها .. وفي أحد أيام رمضان من عام ٧٢ فوجئت بقائد القوات الجوية اللواء « حسني مبارك « يدخل مكتبي لمشاهدة هذا المحرك .. ثم سألني عن الإنجاز وكيف تحقق .. وعندما أخبرته بماحدث شجعني ثم سألني عن إفطاري .. وطلب أن يكون علي حسابه .. وأصر علي ذلك حيث كان حريصا علي حسن العلاقة بينه وبين رجاله .. وهذا الحرص ماوجدناه خلال رئاسته لمصر وإهتمامه بأشياء تبدو لنا صغيرة إلا أنه يتمتع منذ زمن بعناصر القيادة الحقيقية ..



البطل مسعود - يمين الجالسين- امام دبابة اسرائيلية مدمرة

" موعد الحرب "

وعـن كيف ومتي علم بموعـد قيام حرب أكتوبر؟ .. يقول البطل « مسـعود « : من خلال تشديد التدريبات والحرص علي تحقيق الإنضباط قبل حرب أكتوبر شعرت بأن الحرب قادمة لامحالـة .. حيث كثفنـا التدريبات في أوائل عام ٧٣ ووسـط عمليـات كبيرة من الخداع الإستراتيجي وهو أحد أبرز عوامل النصر في المعركة .. وفي يوم الخميس الموافق ٤ أكتوبر ٧٣ طلـب قائد اللواء قادة الأسـراب وأخبرنا بأن الحرب قادمة ولـم يحدد الموعد .. وفي يوم ٦ أكتوبر علمنا ببدء الحرب وتم إعداد سـربي حيث كنت مهندسـا لسـرب يتكون من ١٢ طائـرة هليكوبتر .. وبالفعل توجهنا إلي إحدي القواعد لنقل جنود من الصاعقة لتنفيذ عمليات إبرار وإسـقاط جوي خلف خطوط العدو .. وبالفعل أقلع السرب في إتجاه سيناء وعندما شـاهدنا القناة أسـفلنا إنطلقت صيحاتنا بالتهليل والتكبيـر .. وكانت وقتها لحظات لاتوصف .. وشـعرنا فعلا أننا بدأنا معركة الثأر وإسـترداد الأرض .. وكنا مكلفين بإنزال قوات الصاعقة والإسـتطلاع خلف خطوط العدو في منطقة « بير أبوجراد » بعد منطقة « رأس مسـلة « .. وكان الهدف من عملية الإسقاط في هذه المنطقة هو تنفيذ كمين لقوات الدعم الإسرائيلية من الإحتياطي المدرع والمتوقع أن تعبر فجر الأحد أي ثاني

أيـام الحرب من هذه المنطقة .. علي أن يتم التعامل معها وضربها قبل وصولها إلي خط المواجهة ..

« خلف العدو »

وحـول لحظات الإسـقاط خلـف خطوط العدو .. يقـول البطل « مسـعود « : وصلنا في التوقيـت والمكان المحدديـن لإنزال قوات الصاعقة خلف خطوط العـدو .. ونجحنا في إنزال القـوات رغم شراسـة المقاومة من العـدو .. حيث إضطررنا لتنفيذ عمليـة الإنزال علي خمـس مراحل للهروب من طائـرات ومدفعية العدو .. حيث فوجئنا بسـرب من طائرات الميراج الإسرائيلية يمطرنا بوابل من القذائف والصواريخ من مختلف الأسلحة .. وعندما بدأنا في العودة إلي قناة السويس بعد تنفيذ المهمة .. فوجئنا بأسراب أخري من الطائرات المعادية وأصيبت طائرتي الهليكوبتر بإصابة أدت إلي تضرر الذيل وتعذر مواصلة الطيران .. وبعد الإطمئنان علي طاقمها بقيادة الطيار « نبيل إمام « بدأت في التعامل مع جسم الطائرة وتدمير كل مايمكن أن يسـتخدمه العدو لكشـف أوراقنا في الهجوم .. ووسـط هجـوم متواصل من العدو تمكنت من تدمير الطائرة من خلال ضرب خزانات الوقود بها .. وفوجئت بأحد أفراد الطاقم يسـحبني بسـرعة بعيدا عن الطائرة .. حيث كان سرب من طائرات العدو يسـتعد لمهاجمة موقعنا ودفعني علي الأرض .. وبالفعل كان ذلك الموقف سببا في إنقاذ حياتي .. حيث فوجئنا بكميات هائلة من الشظايا تندفع في أرجاء المكان .. وبعد ذلك تجمع طاقم الطائرة بعيدا عن موقع الإنزال .. وبدأنا في عمليات فر وكر حتي لاتمسكنا قوات العدو التي إنتشرت بحثا عنا ..

« عناية الله»

وتوقف البطل لحظات ليأخذ رشـفات من كوب شاي .. وكأنه يستدعي الوقت ليسترجع شـريط مغامراتـه خلف خطـوط العدو ثـم أردف قائلا : مرت علي طاقـم طائرتنا وكنا ثمانية أفراد لحظات صعبة ليلة الأحد السـابع من أكتوبر .. وكان الخوف من ظهور النهار كبيرا حيث سـتتمكن قوات العدو من مشـاهدتنا خلف خطوطها .. وشـدد الأعداء من إجراءات بحثهم حيث إنتشـروا بشكل رهيب من أجل الإمساك بنا .. ومع أول ضوء ورغم أن المنطقـة صحراء جـرداء إلا أننا فوجئنا بوجود كمية من أشـجار الهيش الصحراوية .. دفعتهـا الريـاح وتجمعت في شـكل مظلة إختفينا أسـفلها في النهـار.. ونجحنا في الإختباء رغم وجود قوات العدو علي بعد عشـرات الأمتار .. وكان هذا بفضل ربي ونجحنا في الإختفاء عن أعينهم .. وبعد حلول الظلام مرة أخري بدأنا في التحرك .. وتم أخذ الأراء حول كيفية تحركنا .. حيث كان رأي بعضنا السـير في إتجاه الساحل .. بينما رفض أحدنا

وهو الشاويش « محمود « من رجال الصاعقة مسايرتنا في ذلك .. وقرر التوجه إلي جبل كان من المقرر أن يتم التواجد عنده لتنفيذ الكمين ضد القوات الإسرائيلية .. وفي إحدي الليالي فوجئنا بأصوات سيارة تأتي من بعيد فقررنا عمل كمين لها .. وبالفعل تم الهجوم علي السيارة التي تبين أنها مدنية وأن أحد مواطني سيناء يقودها .. ولمعرفته بطبيعة المنطقة ساعدنا في السير لمسافة طويلة حتي المنطقة الجبلية التي كان من المخطط تنفيذ كمين لقوات العدو عندها .. وبالفعل وصلنا إليها مساء الثلاثاء ٩ أكتوبر .. ووجدنا حوالي ١٦٠ من أبطال الصاعقة والإستطلاع خلف قوات العدو ..

" هيل تسقط الفانتوم ! "

ويسترجع البطل « حسين مسعود « واقعة أخري تؤكد توفيق الله لنا خلال المواجهة مع العدو .. حيث يقول : بعد نجاح عملية الإبرار لكل أسراب الهليكوبتر خلف خطوط العدو .. وأثناء العودة إلي قواعدنا تعرضت كما ذكرت الأسراب لهجوم مكثف من طائرات العدو .. حيث دارت معارك رهيبة معها رغم عدم وجود كفاءة بين طائرات الهليكوبتر والمقاتلات بأنواعها .. من بين هذه المعارك ماحدث بين سرب طائرات هليكوبتر مصري وتشكيل معادى مكون من ٨ طائرات فانتوم .. كان يعترض عملية الإبرار و يسد خط الرجعة أمام الطائرات المصرية .. وبذل أبطالنا كل ما فى إمكانهم من مناورات معقدة رأسيا و أفقيا لمواجهة الهجوم الاعتراضي .. و فجأة تظهر طائرة فانتوم فى مواجهة طائرة هليكوبتر مباشرة .. وهنا تأتي قدرة الله حيث أطلق قائد الهليكوبتر صواريخه المضادة للدبابات والعربات المدرعة .. وتصاب الطائرة الفانتوم وتنفجر في لحظة عظيمة .. في الوقت الذي إختفت فيه باقي طائرات العدو .. وماحدث يعد معجزة بكل المقاييس .. ونتذكر هنا الآية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي « ١٧ الأنفال .. حيث تعد هذه المرة الأولي التي تحدث في تاريخ العسكرية أن تسقط طائرة فانتوم بنيران طائرة هليكوبتر .. فضلا عن أن هذه النيران عبارة عن صواريخ مضادة للدبابات والمدرعات ..

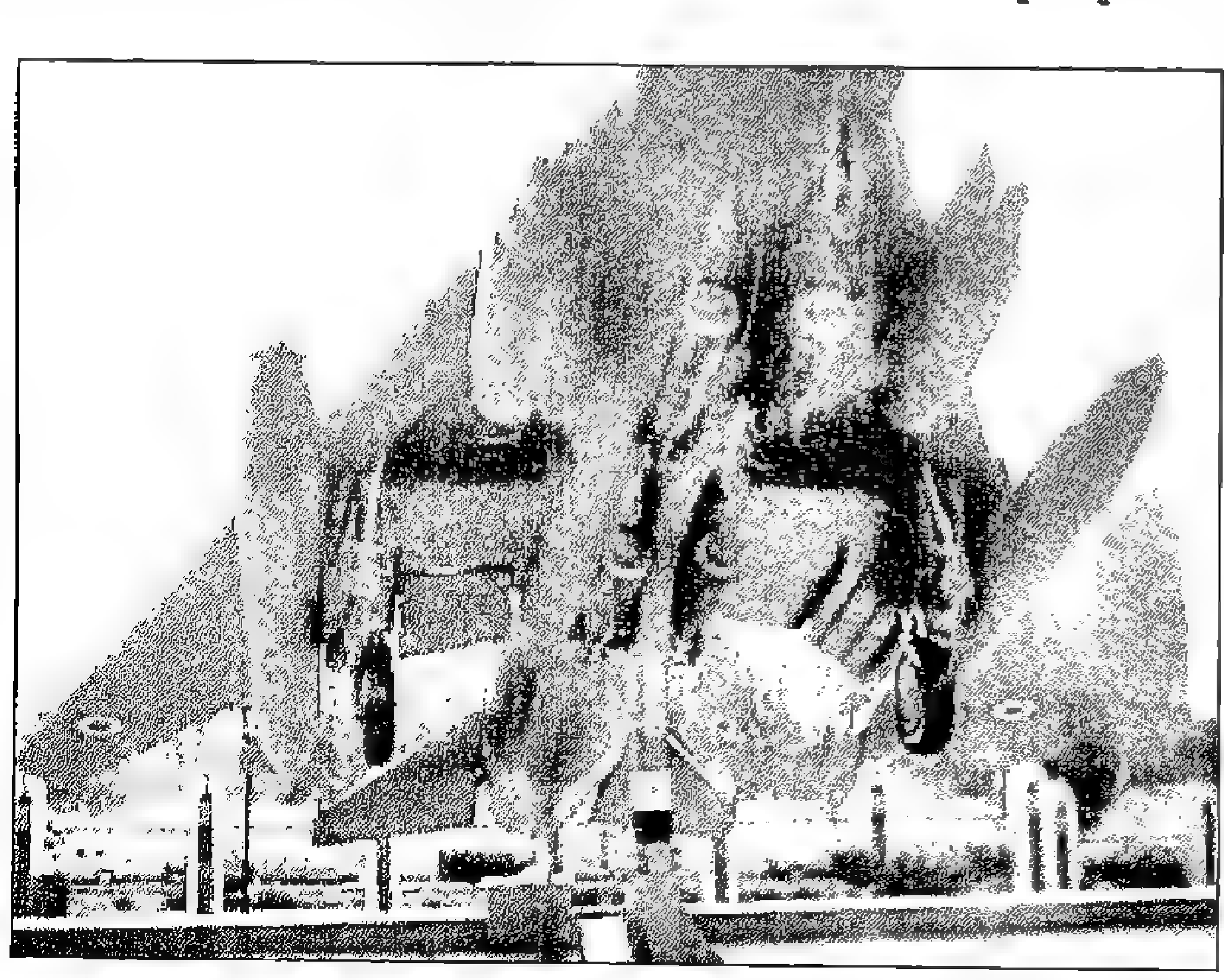
" كمين للأعداء "

ويواصل البطل عرض تفاصيل المغامرات التي قام بها المصريون خلف خطوط العدو .. ويقول : بعد تجمعنا في منطقة الكمين .. فوجئنا أن قوات الدعم الإسرائيلية لم تتحرك مثلما كان متوقعا لها فجر الأحد .. ولكن تبين أنها ستمر من نفس المنطقة فجر الأربعاء وهذا من توفيق الله .. فتم إعادة تشكيلنا لتنفيذ كمين في هذه المنطقة عند مرورها بعد ساعات .. وبالفعل تم إعداد المنطقة وحفر الخنادق علي الطريق بينما ربض الأبطال فوق الجبلين لإنتظار لحظة الهجوم .. وسادت ساعات من الصمت المطبق حيث قطعه صوت المدرعات الإسرائيلية التي إصطفت في طابور طويل .. وقام رجال الإستطلاع بإبلاغ

القيادة في مصر بمكان وموعد تحرك طابور المدرعات لضربه بطائراتنا .. في الوقت الذي بدأ فيه الكمين التعامل مع المدرعات لإعاقتها عن التحرك .. وتم التعامل بالفعل مع الطابور .. وفي بطولة نادرة قام النقيب « رأفت « من رجال الصاعقة بالتوجه إلي سيارة جيب تقود الموكب وكانت تحمل قائد الطابور .. وفي عملية إنتحارية قام البطل المصري بإختطافه من السيارة .. وتبين بعد ذلك أنه « إبراهام مندلر» قائد إحتياطيات المدرعات الإسرائيلية .. حيث لقي مصرعه في هذه العملية كما نال البطل « رأفت « الشهادة .. وحصلنا في هذه العملية علي مجموعة من الخرائط الخاصة بالتحركات الإسرائيلية في الجبهة .. مايمثل صيدا ثمينا لنا يحمل العديد من الأسرار .. وبالفعل تم إرسال هذه الخرائط في سرية تامة من خلف خطوط العدو إلي مركز القيادة المصرية .. ونجح الكمين في إعاقة تقدم قوات إحتياطي المدرعات الإسرائيلية ..

رحلة العودة

ويقول البطل « مسعود « : بعد تنفيذ الكمين بدأنا في رحلة العودة إلي القاعدة وسط محاولات مستميتة من العدو لكشفنا والعثور علينا .. ولكننا نجحنا بمساعدة مواطني سيناء الذين قاموا بدور مؤثر في النصر في الإختباء وتنفيذ بعض المهام خلف خطوط العدو .. حتي يوم ٢١ أكتوبر .. عندما نجحنا في العودة إلي مصر بقيادة أحد الأبطال يدعي « سيد درويش « .. وتم تأمين عودتنا وعبورنا من القناة ووصلنا حتي نقطة الكيلو ١٠١ ثم توجهت إلي مقر وحدتي بمطار ألماظة .. وكان أول إتصال أجريته بوالدتي لإبلاغها بعودتي من سوريا حيث أخبرها أخوتي بأنني في سوريا بعد أن أخفوا عنها أنني كنت مفقودا في الحرب .. ثم فوجئت بعد ساعة من عودتي بطلب من قائد القوات الجوية اللواء « حسني مبارك « ليستدعيني لمكتبه .. وتوجهت إليه مع طاقم طائرتي الذي عاد بسلامة الله .. حيث هنأنا بسلامة العودة ثم سألنا عن ماشاهدناه خلف خطوط العدو .. خاصة في منطقة « عيون موسي « التي تمركزنا قربها لفترة ليست قصيرة .. ورغم ماعانيته من مشقة



صورة لمقاتلة مصرية توضح ابتكارات مهندسي القوات الجوية

ورعب خلف خطوط العدو . إلا أنني بدأت مرة أخري في المشاركة في بعض العمليات التي تمت في الأيام الأخيرة من الحرب .. خاصة التي تعلقت بإنزال كميات من المعدات الطبية والإسعافات والمؤن لبعض قواتنا التي كانت تربض خلف خطوط العدو ..

« روح أكتوبر»

وحول أهم ملامح روح أكتوبر وكيفية إستحضارها .. يقول البطل « مسعود « : إن العامل الأساسي في روح أكتوبر هو الجندي المصري بداية من الضابط والقائد وحتي الجندي الفرد .. وكان العنصر البشري في حرب أكتوبر أكثر من رائع .. ونجح في تحقيق النصر رغم أن أسلحتنا ليست في حداثة معدات العدو .. إلي جانب الإعداد الجيد والتدريب الشاق والإيمان بعدالة القضية .. كل ذلك تجمع مع توفيق الله سبحانه وتعالي لتحقيق أفضل إنتصار عربي وإسلامي في العصر الحديث .. وإذاكنا نرغب في إستحضار هذه الروح يجب أن يكون لدينا هدف محدد .. يتم تجييش الإمكانيات لتحقيقه وإقناع شبابنا بذلك .. بدلا من تفريغ طاقاتهم في متابعة الكرة أو الأغاني أو أمور اللهو الحديثة التي إنتشرت مؤخرا .. وهذا ماحدث لشباب مصر في منتصف الستينيات من القرن الماضي .. حيث دفعت الروح الوطنية في عام ٦٥ لإختيار ٢٥ من بين ٣٠ من أوائل الثانوية العامة لدخول الكليات العسكرية .. ولم يكن في بالنا كم سنأخذ من الأموال في حين أن الوقت الحالي أي شاب يسأل عن المرتب قبل قبوله الوظيفة .. نتمني أن تأخذ الأجيال القادمة العبرة والدروس من نصر أكتوبر .. وإستلهام روحه في كل مجالات الحياة ..



الفصل الخامس

المهندس البطل

« عبدالعزيز فاضل »

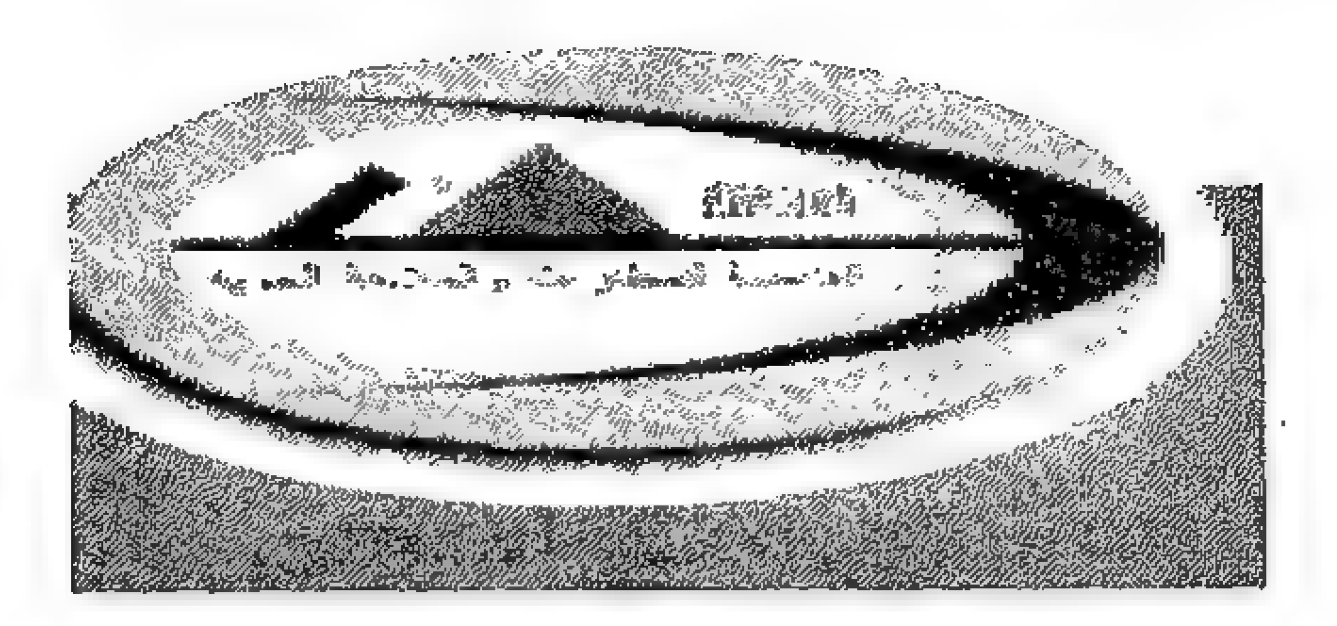


(فوجئنا بأسـراب مـن طائرات العدو تهاجـم مطار بني سـويف .. وقامت بإلقـاء حمولتهـا علي المطـار ولكن توفيق الله منع إحدي القنابل الكبيرة مـن الإنفجار .. رغم إسـتقرارها أمام طائـرة ميـج ٢١ وعليهـا طاقمها .. وكان لابـد من رفـع القنبلة مع وجود خطـورة لإنفجارها .. ورغـم ذلك قام أحـد الفنيين البواسـل بالتعامل مع القنبلـة وبـدون تـردد .. وبتوفيق من الله تمكن مـن رفعهـا دون إنفجارها .. وإسـتأنفت الطائرة الميج مهمتها خـلال دقائق بعد لحظـات ترقب مميتة .. كمـا تم إصابة أحد خزانـات الوقود المتحركـة قـرب طائـرة أخـري دون إصابتهـا .. فقام فني بسـحب هذا الخزان المشـتعل بعيدا عـن الطائرة .. وهو ماتم دون خسـائر وتم تحريك الطائرة لتقلع لتنفيذ إحـدي المهام القتالية الهامة) ..

من أقوال المهندس البطل

« عبدالعزيز فاضل »

المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح
الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية





المهندس " إبراهيم مناع " رئيس الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة هي صاحبة الفضل في تحقيق النهضة في المطارات المصرية .. وكانت بدايتها عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام هذا القرار تغير مسمي الهيئة إلي الهيئة المصرية للرقابة علي الطيران المدني وصدر القرار الجمهوري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء الشركة القابضة للطيران والتي تعمل وفقا لأحكام القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ الخاص بقطاع الأعمال وفي ١١مارس ٢٠٠٢ صدر القرار الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة الطيران المدني حيث تم فصل جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني ويتبعها عدة شركات وجهات علي رأسها الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في قطاع الطيران ..

« من هو »

البطل لواء مهندس « عبدالعزيز فاضل » أحد أبناء القوات الجوية والذين شاركوا في حرب أكتوبر .. ولعب دورا لايقل أهمية عن ماحققه الطيارون .. وهو نموذج من المهندسين الذين هيأوا طائراتنا وطوروها لتحقق الضربات المؤثرة .. حيث إلتحق بالكلية الفنية بعد نكسة ٦٧ بأربعة شهور .. وقد حاز علي عدة أوسمة عسكرية .. أبرزها نوط الواجب العسكري .. ونوط الخدمة الحسنة .. وتقلد عدة مناصب خلال عمله بالقوات الجوية حتي وصل إلي منصب نائب رئيس شعبة مهندسي الطيران .. ثم إنتقل بعد ذلك إلي مجال عمل نجح فيه أيضا .. في مجال الطيران المدني وتدرج فيه أيضا .. بداية من رئيس إدارة صلاحية الطائرات بالطيران المدني .. ثم إنتقل إلي مصر للطيران وتدرج فيها .. ثم تولي رئاسة شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية .. وحقق إنجازات لاتقل عن المعجزات التي تحققت في حرب أكتوبر ..

توجهت إلي مقر عمل البطل « فاضل» في مقر شركة الصيانة .. ورغم أن اليوم أجازة رسمية بمناسبة عيد العمال .. إلا أنه واصل العمل فيها .. ووجدت أعدادا كبيرة من



الكاتب مع البطل عبدالعزيز في مكتبه

المهندسين والفنيين بالشركة يواصل معهم العمل .. وبعد عدة دقائق بدأت في تسجيل شهادة البطل عن حرب أكتوبر .. وبدأت بمعرفة أسباب إلتحاقه بالجيش .. يقول « فاضل »: بعد حصولي علي المركز الأول في الثانوية العامة من إحدي مدارس محافظة الشرقية عام ٦٧ .. دفعتني الروح الوطنية للثأر من الهزيمة للتقدم إلي الكلية الفنية العسكرية .. رغم أن مجموعي وقتها كان يؤهلني للإلتحاق بأية كلية في القمة .. وبالفعل إلتحقت في أكتوبر ٦٧ بالكلية الفنية وتخصصت في ميكانيكا وهياكل الطائرات وهو تخصص نادر وصعب .. وذلك بدافع المشاركة في إعادة طائراتنا لحالتها بعد الدمار الشامل الذي لحق بها .. وتخرجت بعد خمس سنوات من الدراسة .. والتي كان يتخللها تدريبات في القواعد الجوية .. شاهدنا خلالها بقايا الطائرات المدمرة .. مما زاد من روحنا المعنوية بضرورة بذل الجهد للثأر من الهزيمة ..

« مشاركة في الإعداد »

ويقول البطل «فاضل» : بدأت فترة الإعداد للحرب أعقاب النكسة من خلال نوعية الجنود .. حيث تم الإستعانة بالحاصلين علي المؤهلات ليقدروا علي إستيعاب التطوير والخطط الخاصة بعملية إستعادة الأرض .. كما تم التشدد في نوعية التدريب في الكليات العسكرية .. وهو ماوجدته خلال دراستي بالكلية الفنية العسكرية .. من خلال تحديث الأسلحة وتطوير الفكر الإستراتيجي والإنضباط الشديد .. وهو ماأثر في حياتي وعملي سواء في القوات الجوية أو العمل المدني .. وكان سببا رئيسيا لنجاحي في كل المهام التي تكلفت بها .. إلي جانب تعلم الصبر والجلد والجدية الصارمة .. وقد تم تخرجي في يونيو عام ٧٢ وتوزيعي علي أحد المطارات .. وبدأت في المشاركة في إعداد طائراتنا مع باقي المهندسين المصريين .. وكان عملي كمهندس في ورش صيانة سرب هليكوبتر .. وأصبحت مسئولا عن صيانة سرب مكون من ١٨ طائرة .. وبدأت في عمليات متواصلة من التدريب المتواصل علي عمليات إبرار وإنزال في بيئة وأرضية مشابهة لمثل طبيعة سيناء .. وكان ذلك يؤدي إلي تلف بعض المحركات بالطائرات من خلال تأثرها بالأتربة والرمال والحصي الذي تصاب بها الطائرات خلال عمليات التدريب .. وهو ماإستلزم عملا شاقا متواصلا لصيانة الطائرات وإعادتها إلي حالتها الأولي .. وهذه التدريبات ساهمت في تحقيق النصر خلال أكتوبر .. وتأكدت فعلا مقولة العرق في التدريب يوفر الدم في المعركة ..

« تطوير الطائرات »

ويروي البطل « فاضل « مافعلته العبقرية المصرية وماصنعه المهندسون من أجل تطوير طائراتنا .. حيث يقول : في الوقت الذي حرصت فيه القيادة المصرية علي التدريب بشكل

مستمر وفي الظروف المشابهة لنفس طبيعة مناطق الحرب .. بدأ مهندسو القوات الجوية في تطوير الطائرات لتتناسب مع الإمكانيات المتاحة ولتحقق الأهداف المرجوة منها .. وكما يقولون الحاجة أم الإختراع .. تم قبل حرب أكتوبر إبتكار بعض القطع الفنية لعلاج المشاكل التي تواجه الطائرات .. فمثلا كانت الرمال تؤثر في محركات الطائرات وتؤدي إلي تآكل بعض الريش فيها .. مايؤدي إلي خفض عمرها الإفتراضي .. فمثلا المحرك الذي يعمل ٥٠٠ ساعة يبدأ في الإنهيار بعد ١٠٠ ساعة فقط .. فتم إختراع جهاز لقياس تآكل ريش المحرك .. مايعطي إنذارا قبل إنهيار المحرك لنقوم برفعه وإجراء صيانة كاملة له .. كما تم تصنيع حافظة من الكاوتش لتحمي الحافة الأمامية لريش المحركات .. حتي لاتتأثر بالرمال المثارة خلال عمليات التدريب ثم الحرب فيما بعد .. كماتم تعديل مستودعات الصواريخ وتم زيادة عدد الصواريخ فيها لتحمل ٣٢ صاروخا بدلا من ثمانية .. كماتم تزويد الطائرات بمدافع رشاشة تم تركيبها علي أبواب الطائرات بحيث يتم التعامل مع العدو خلال عمليات الإبرار .. كماتم زيادة مدي الطائرات من خلال تركيب خزانات وقود إضافية .. ونفس هذه الإبتكارات في مختلف أنواع الطائرات المقاتلة والقاذفة ..



البطل عبدالعزيز بصحبة اثنين من الفنيين

« موعد الحرب »

وحول متي علم بموعد الحرب ؟ يقول البطل « فاضل » : من خلال عملي الذي إستمر ١٦ شهرا بعد تخرجي شعرت قبل الحرب بشهرين بأن الحرب علي الأبواب .. من خلال التدريب الشاق والمستمر والسعي بكل الطرق لتطوير الطائرات مع وقف الإجازات لأكثر من شهرين .. وتم نقلي إلي مطار آخر قريب من الجبهة .. وفي صباح ٦ أكتوبر فوجئت بالطيار « سعيد عبدالخالق » قائد سربي يخبرني ببدء الحرب بعد أربع ساعات .. حيث بدأت في إعداد الطائرات وتكوين الأطقم الفنية المصاحبة للطيارين .. وبالفعل أقلع

السرب لإبرار عدد من أبطال الصاعقة خلف خطوط العدو في سيناء .. ونجح السرب في تنفيذ المهمة بنجاح وعادت الطائرات بسلام .. وبدأنا فور عودة الطائرات في فحصها وتبين إصابتها في الهيكل بعدة طلقات .. ونجح الفريق الفني الموجود في السرب إلي جانب فريق آخر من الورش الرئيسية لعمرة الطائرات في معالجة وإصلاح التلفيات في وقت قياسي .. حيث كانت روح أكتوبر سارية وسط الجميع .. وتم إعداد الطائرات مرة أخري للإقلاع وتنفيذ مهام أخري ..



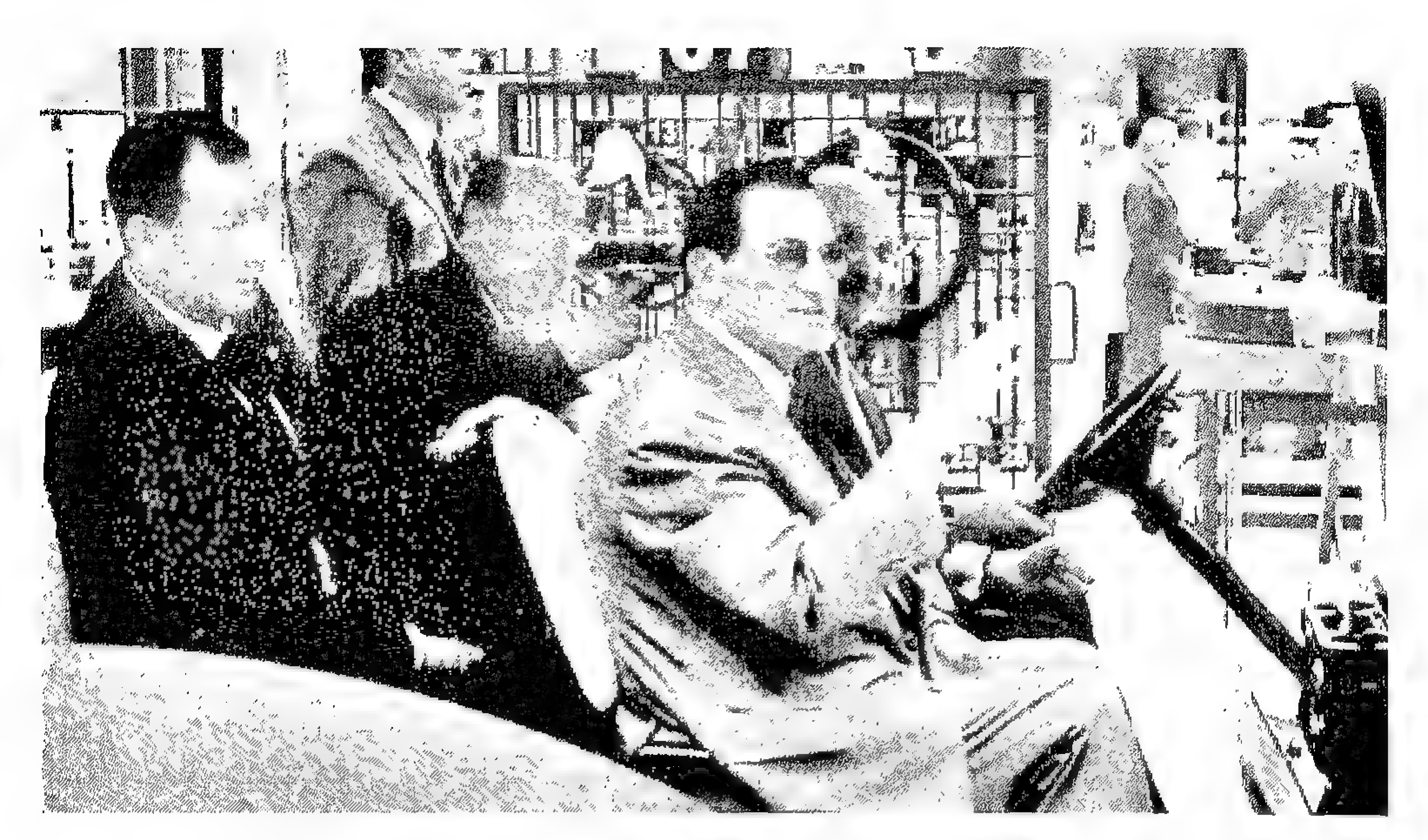
طائرة تم تطويرها قبل الحرب

" أصعب مواجهة "

وعن أصعب مواجهة خلال الحرب قال البطل « فاضل»: كانت أصعب مواجهة لسربي في ١٠ أكتوبر .. حيث إحتدم القتال مع الجيش الثالث وتطلب الأمر ضرورة إبرار مؤن طبية وإسعاف للقوات المقاتلة .. حيث دارت معركة شرسة مع العدو وسقط العديد من الجرحي .. وبالفعل قامت ست طائرات بالتوجه إلي موقع القوات .. وبالفعل تم إنزال المؤن الطبية لقواتنا رغم شراسة النيران التي واجهتهم .. وبعد عودة الطائرات تبين وجود إصابات شديدة في هياكلها مما إستلزم عملا شاقا ومتواصلا من أجل إعدادها للقيام بطلعات جديدة .. ولقد لعب التدريب الشاق الذي خضناه قبل الحرب دورا مؤثرا في تحقيق النصر .. وخلال الحرب كانت القيادة في كل المواقع تعطي المثل والقدوة للضباط والجنود .. كما سادت روح الإيثار وسط كل القوات .. وشاهدت تنافسا وسط الجميع للمشاركة في الحرب ..

" توفيق من الله "

وحول اللحظات التي شعر فيها بتوفيق الله .. يقول البطل « فاضل» : خلال عمليات الحرب الشرسة فوجئنا بأسراب من طائرات العدو تهاجم مطار بني سويف .. وقامت بإلقاء حمولتها علي المطار ولكن توفيق الله منع إحدي القنابل الكبيرة من الإنفجار رغم إستقرارها أمام طائرة ميج ٢١ وعليها طاقمها .. وكان لابد من رفع القنبلة مع وجود خطورة لإنفجارها ورغم ذلك قام أحد الفنيين البواسل بالتعامل مع القنبلة وبدون



البطل فاضل بصحبة القائد والبطل شفيق

تردد .. وبتوفيق من الله تمكن من رفعها دون إنفجارها .. وإستأنفت الطائرة الميج مهمتها خلال دقائق بعد لحظات ترقب مميتة .. كما تم إصابة أحد خزانات الوقود المتحركة قرب طائرة أخري دون إصابتها .. فقام فني بسحب هذا الخزان المشتعل بعيدا عن الطائرة وهو ماتم دون خسائر .. وتم تحريك الطائرة لتقلع لتنفيذ إحدي المهام القتالية الهامة .. لقد شاهدت في هذه الحرب المجيدة ملاحم وطنية وبطولات نادرة لم تحظ بعرضها علي الرأي العام ..

« عوامل النصر»

وحول أبرز عوامل تحقيق النصر خلال حرب أكتوبر .. يقول البطل « فاضل « : أولا الإيمان بقضيتنا وضرورة إعادة الأرض والعرض .. والإعتقاد الراسخ في مساندة الله سبحانه وتعالي لنا .. إلي جانب التدريب الشاق والإستعانة بكل الأسباب التي تحقق لنا النصر من قوة أو معدات أو أحدث وسائل التخطيط .. إلي جانب الإنضباط ورفع كفاءة العناصر الفنية في الجيش .. بالإضافة إلي الروح القتالية وسط الضباط والجنود .. وكل ذلك كان متوفرا قبل حرب أكتوبر .. وهذه الروح لمستها خلال عملي .. حيث كنا ننفذ بعض الطلعات خلال الثغرة .. وكانت تعد طلعات إنتحارية فأصر كل الفنيين علي المشاركة فيها وبالفعل حصل بعضهم علي وسام الشهادة .. ومن بينهم الشهيد « سيد حجر» الذي لم يمرعلي زواجه شهرين .. كمافوجئت بروح قوية وسط الكبار من الفنيين الذين

إرتدوا ملابس القتال إستعدادا للمشاركة في العمليات .. كما لمست هذه الروح وسط الشعب المصري أيضا .. حيث فوجئت بعد عودتي من الحرب بأسرتي تخبرني بأن الجيران أرسلوا لها كميات من التموين من سكر وزيت وشاي مجانا مشاركة منهم في دعم أحد أبطال النصر .. وهذا التصرف من الأهالي أدي إلي شعوري بالفخر بإرتداء البدلة العسكرية .. وهذه الفترة كانت مهمة جدا في تاريخ مصر والأمة العربية ..



الفصل السادس

الطيار البطل

« حسن محمد حسن»



(وجدت الميراج الإسرائيلية في وضع أفضل مني خلال هجومنا علي موقع إسرائيلي في سيناء .. مايشكل خطورة علي وبسرعة قررت أن أقذف القنابل من وضع التسلق بعد الصعود إلي أعلي بالطائرة في حركة عنيفة .. وبينما أرتفع بمقدمة الطائرة مستغلا سرعتها والحمل الزائد للقنابل فتنطلق هذه القنابل في إتجاه الهدف .. وأكملت هذا الوضع للطائرة بمناورة برميلية حتي أتعامل مع الميراج .. ولكن حدثت المفاجأة حيث وجدت زميلي هنداوي يقول لي : الله ينور عليك يافندم أنت طلعت الميراج أمامك وضربتها .. حيث إنفجرت طائرة العدو ولقد شعرت بأن الله سبحانه وتعالي تدخل في هذه الحالة .. حيث كان هناك موقع دفاع جوي إسرائيلي وكان فيه من يوجه نيران الصواريخ المحمولة كتفا تجاهي .. وعندما نفذت المناورة بهذه السرعة العنيفة التي ألهمني وساعدني الله علي تنفيذها .. خرجت أنا من مرمي الدفاع الجوي الإسرائيلي بينما دخلت الطائرة الإسرائيلية مكاني وأصيبت بصاروخ إسرائيلي بطريق الخطأ .. أي أنني تم إنقاذي وتدمير الطائرة الإسرائيلية في نفس الوقت .. وهذا لايتم إلا بتوفيق وحماية من الله .. لقد آمنت من هذه الواقعة أن الله أمدنا بجنود لم نرها في حرب أكتوبر)..

من أقوال البطل

" حسن محمد حسن

المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح
الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

المهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..



وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات التطوير في كل شركات مصر للطيران وهي تعد من أقدم شركات الطيران في العالم حيث بدأت في السابع من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في مراحل نمو عديدة كان أبرزها في يوليو ٢٠٠٢ عندما صدر القرار الوزاري بتحويل مصر للطيران إلي شركة قابضة ويتبعها حاليا تسع شركات تلعب دورا مكملا لبعضها البعض في صناعة النقل الجوي بمصر..

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم وسط شركات الطيران العالمية حتي وصل أسطولها إلي حوالي ٧٠ طائرة من مختلف الطرازات تصل بها إلي ٧٤ نقطة في ٥١ دولة إلي جانب عشرات النقط الأخري من خلال تحالف ستار العالمي..

« من هو »

الطيار « حســن محمد محمد حســن» إلتحق بالكلية الجوية عام ٦٧ .. حيث أصر علي دخولها رغم قبوله في الكلية البحرية .. كما واجهته بعض المشاكل التي كادت تقضي علي حلمه بأن يكون طيارا .. مثل المعلم الروسي الذي أخبره بأنه لايصلح أن يكون طيارا وأنه سيوصي بأن يقوم بالأعمال الإدارية .. هذا البطل يحمل تاريخا طويلا من العمل المتميز والأوسمة علي قمتها وسام « نجمة سيناء «..

« روح أكتوبر»

توجهت إليه في مقر عمله في صيف ٢٠٠٨ حيث يتولي رئاسة هيئة المعهد القومي للتدريب علي الطيران بإمبابة والذي تم تحويلها بعد ذلك لأكاديمة الطيران .. وبعد مشوار طويل من مطار القاهرة إليه وسط حر رمضان أصابني فيه العطش الشديد كان أول أسئلتي له : لقد أصابتنا بعض الأصوات باليأس كما فقدنا الأمل في ظل وجود بعض التصرفات السيئة من قلة من رجال الأعمال كما شاعت وسط البعض خطيئة الشماتة عند إصابتنا بكارثة فنحن الآن في حاجة شديدة لإستحضار روح أكتوبر كيف يتحقق ذلك ؟ ..



الكاتب مع البطل حسن محمد في مكتبه

بعد فترة صمت قصيرة قال الصقر « حسن» : إن روح أكتوبر عبارة عن ولاء كامل للوطن وإستعداد لبذل الدم والروح لحمايته .. في ظل وجود هدف قومي نسعي لتحقيقه وقضية عادلة تجمعنا كلنا حولها .. فكان الهدف هو تحرير الأرض من الإحتلال وهو يعد أفضل دافع لحث الجميع لتحقيقه .. وهذه المعادلة أنتجت روح أكتوبر ولكي ننقل هذه الروح حاليا لابد من إدراك الجميع بوجود هدف قومي نتكاتف حوله وهذا مانجحنا في تطبيقه في وزارة الطيران المدني .. وفي مطار القاهرة خاصة حيث كان هناك هدف وهو أن يظهر المطار بشكل حضاري يليق بتاريخ وسمعة مصر وليكون واجهة حضارية في أقل وقت ممكن .. وبأكبر شكل يليق بمدخل ومخرج مطار القاهرة الدولي .. وهو ماتحقق أي أن هناك إمكانية لإستحضار روح أكتوبر في كثير من المواقع والمجالات وهناك بالفعل نماذج مصرية مشرفة في العديد من الواقع علي الإعلام البحث عنها وإبرازها حتي ولو كنوع من التكريم ..

" إستعداد"

نعود إلي بداية إستعدادات القوات الجوية لشن الحرب فكيف شاهدت ذلك ؟ يقول الطيار» حسن محمد» : إن الإستعداد علي نطاق القوات الجوية كان فور الخروج من حرب ٦٧ .. والتي أصابتنا في القوات الجوية بحزن شديد .. حيث منيت القوات الجوية وقتها بهزيمة ثقيلة .. وتواكب دخولي الكلية الجوية مع الإعداد للحرب وتخريج دفعات من الطيارين القتاليين .. وكانت فترة الكلية الجوية قاسية جدا في العمل لدرجة أننا كنا لانشعر باليوم وكيف يمر؟ .. وتم إختياري مع مجموعة من الطلبة للسفر إلي روسيا .. حيث تم تدريبنا هناك لقيادة عدة طائرات .. وكان ترتيبي الأول في نهاية التدريب علي طائرات السوخوي .. وبعد ذلك عدت وإشتركت في حروب الإستنزاف .. وكانت فترة مهمة للتدريب وبالنسبة لي كانت أول طائرة قمت بتنفيذ طلعات هجومية عليها تسمي « الجمهورية « .. ثم واصلت العمل علي طائرات السوخوي التي كانت ذات قدرة قتالية كبيرة في ضرب الأهداف الأرضية .. وإنتقلت بعدها لقيادة الميج ٢١ وهي طائرة قتال جوي وهذه الطائرة الأخيرة أحببتها وهي التي خضت بها حرب أكتوبر ..

" صفات الطيار المقاتل "

من الواضح وجود شروط لابد من توافرها في الطيار المقاتل إلي جانب التدريب المكثف فكيف تم إعادة تأهيل وتشكيل الطيارين المصريين في وقت قياسي عقب الخسارة الفادحة التي منيت بها القوات الجوية في حرب ٦٧ ؟ ..

بعد أن إرتسمت تكشيرة علي وجهة لمدة دقيقة وكأنه تذكر لحظات مؤلمة .. قال الصقر : فعلا خسارة القوات الجوية في ٦٧ كانت فادحة .. ولقد وقع علينا ضغط نفسي كبير

لما ألصق بها من ظلم كبير .. لذلك كنا نتمني أن نحارب حتي نزيل هذا الظلم فقد كنا نشعر بالمهانة عندما نري الجنود الإسرائيليين في الضفة الشرقية في القناة يتباهون والعلم الإسرائيلي مرفوعا علي سيناء .. وبدأت القيادة في بناء سريع للقوات الجوية .. وكان علي رأسها الأفراد خاصة الطيار المقاتل والذي كان وقتها مثل العملة الصعبة .. ولابد من توافر مواصفات متميزة فيه .. والطيار المقاتل أشبهه بإثنين من الكاوبوي يتحاربان بواسطة سلاحين ناريين .. والأكثر إيمانا بقضيته التي يحارب من أجلها .. والأكثر إقتناعا وتدريبا هو الذي سيكون الأسرع في إستخدام سلاحه .. إلي جانب توافر بعض المميزات الشخصية والجسمانية والنفسية .. وهو ماتم في مجموعة الطيارين الذين تخرجوا من الكلية الجوية التي كان مديرها الطيار» حسني مبارك» .. فقد أعد أكفأ الطيارين وقتها والذين كانوا ذخيرة الضربات الجوية خلال الحرب .. ومن أجل هذا الإعداد نجح الطيارون المصريون في التفوق علي الطيار الإسرائيلي رغم إستخدامه لطائرات قتالية حديثة بها إمكانيات لاتتوفر في الطائرات التي كنا نقودها .. حيث كشفنا عمليات التدريب إلي جانب إيماننا بعدالة قضيتنا ..

" موعد الحرب"

وعن كيف ومتي علم بقيام الحرب ؟ يقول البطل « حسن « : لقد إعتدنا علي رفع حالة الإستعداد والتدريب بقوة فترات طويلة قبل الحرب .. ولكن في الثامنة مساء الخامس



البطل حسن الثاني من اليمين بصحبة الرئيس السادات

من أكتوبر تيقنت بأن الحرب ستكون غدا وكنت وقتها أعمل رئيسا لإستطلاع السرب ٨٢ الموجود بمطار أبوحماد .. وكنت مسئولا عن تحديد الأهداف المطلوب ضربها .. وفي هذا اليوم إجتمعت مع الطيارين لأشرح لهم هذه الأهداف .. وفي الساعة الثانية عشر ظهر يوم ٦ أكتوبر علمنا رسميا بموعد الضربة الجوية .. وتم توزيع المهام علينا وتحديد الأهداف المطلوب ضربها في إسرائيل .. حيث هبطت طائرة بالمطار فيها مظروف يحدد هذه المهام .. وبدأنا في عملية التلقين قبل الطيران .. ورغم ذلك إلا أننا تعاملنا مع الموقف والتعليمات التي صدرت بإعتقاد داخلي بأن مايحدث مجرد تدريب وليس حربا .. ولم نتأكد بأن الحرب بدأت بالفعل إلا أثناء عبورنا قناة السويس في الضربة الجوية الأولي ..

« الضربة الأولي »

حول الأهداف التي قام السرب الذي شارك بضربها في الدقائق الأولي من الحرب يقول : في تمام الساعة الثانية بعد ظهر ٦ أكتوبر .. عبرت عدة أسراب من الطائرات قناة السويس في وقت واحد .. كل مجموعة مكلفة بتنفيذ عدة مهام .. وضرب عدة مناطق في عمق سيناء لشل حركة العدو .. وإعطاء الفرصة للقوات المصرية الأخري بعبور القناة.. وكانت مهمة السرب ٨٢ هي ضرب مركز القيادة والسيطرة أسفل تبة عالية بشرم الشيخ تسمي « أم خشيب « .. حيث خصصنا ٨ طائرات عبرت القناة في تشكيلين تمام الساعة الثانية .. وفي الثانية والـ ١٥٠ ثانية وصلنا إلي موقع التبه .. رغم وجود تغيير في المعالم التي تؤدي إليها .. ولكن إعتمدت علي الخطة الملاحية .. وعندما شاهدت التبة من الجو شعرت برهبة حيث كانت أشبه بقلعة حصينة وبها مجموعة من الهوائيات الضخمة .. وأمام إرتفاع التبة وتواضع طائرة الميج ٢١ التي كنت أقودها فقدت التحكم في الطائرة للحظة لأننا كنا نحمل قنابل ثقيلة جدا .. حيث كنا نستخدم الطائرة كمقاتلة قاذفة بينما هي مقاتلة فقط .. أي أن مهمتها الدخول في إشتباكات وقتال جوي وليس ضرب الأهداف الأرضية .. حيث كانت من مهام طائرات أخري مثل السوخوي .. وذلك في حماية طائرات الميج ٢١ القتالية ..

« أجندة الحرب»

وأمسك البطل بأجندة صغيرة رغم أنها تعود إلي عام ٧٣ إلا أنها في حالة جيدة .. مما دفعني لأسأله ماهذه الأجندة فقال : إن هذه الأجندة من الأشياء التي أعتز بها .. حيث قمت بتسجيل يومياتي خلال الحرب .. وتدوين كل الوقائع والأحداث التي شاركت فيها في نهاية اليوم .. ثم واصل الصقر حديثة حول أول ضربة جوية قائلا : عندما وصل السرب إلي تبة « أم خشيب « في شرم الشيخ أصابنا الإرتباك للحظات لضخامة الموقع ولكثافة النيران التي تعرضنا لها .. وبدأت أشعر في طائرتي بأن وضعي غير مستقر .. وأنني سوف



البطل حسن ونظرة ثقة من طائرته

أرتطم في التبة لأنني أحمل قنابل ثقيلة ولابد من الإرتفاع لأعلي لأري الهدف وأضربه وهو مائم .. وعندما إستعدت التحكم في الطائرة ألقيت القنابل ونفذت مناورة وخروجا سريعا من الموقع ورأيت إنفجار القنابل .. وعند عودتي إلي القاعدة شاهدت طائرات أخري تعبر القناة في طريقها إلي سيناء لتنفيذ مهام أخري .. كماشاهدت الجنود يخروجون من جنوب الدفرسوار من بين الأشجار وفي أيديهم مراكب مطاطية لعبور القناة بعد نجاح الضربة الجوية الأولي ..

" أول شهيد"

وعن خسائر السرب والشهداء في الضربة الأولي يقول الطيار « حسن» : لقد تعرضت طائراتنا في الضربة الجوية الأولي لمقاومة شرسة .. ورغم ذلك نجحنا بإمتياز في تنفيذ المهام التي وكلنا بها .. وفي سربي كان الملازم أول طيار» حسين بشير عثمان» أول شهيد رغم وجود أخرين إستشهدوا في أسراب أخري إلا أن طائرته أصيبت خلال الهجوم علي تبة « أم خشيب « .. وحاول عبور القناة والقفز بالمظلة إلا أن طائرته سقطت في المياه وإستمر عمل جميع الطيارين بجد وتفان لحماية وإسترداد أرض الوطن .. وفقدنا ٧ شهداء في نهاية الحرب وإصابة ٦ أخرين من بين ١٧ طيارا فقط .. وهذا يؤكد شدة المعارك وحرص الطيارين علي بذل الدم وتقديم الروح فداء للوطن .. حيث كنا ننفذ مابين ٢٠ و٢٥ طلعة

جوية يوميا .. وهذه النماذج هي مانحتاجها حاليا من أجل رفعة البلد والعبور به من كل المشـاكل التي تواجهه .. كماأتذكر واقعة إستشهاد الرائد « عبدالسميع» المسئول عن إزالـة الألغام في مطـار أبوحماد .. عندما فقد فصيلتين مـن رجاله لإزالة مجموعة من الألغام ألقاها العدو علي الممر .. وعندما حذرناه من الإقتراب من الألغام رفض الإسـتماع إلينا وأصر علي التوجه بنفسه إليها قائلا: لابد من أن أعطي تماما بأن الممر أصبح جاهزا لإقلاع الطائرات .. ولكن القنبلة كانت حالتها خطيرة جدا وإنفجرت فيه وأستشـهد .. لقد ضحي بنفسه من أجل المساعدة في تنظيف ممر الطائرات .. إنها نماذج مصرية آمنت بعدالة قضية مصر ..

« بطولات »

وعـن أروع البطـولات التي سـطرها صقور مصر خـلال الحرب .. يقول البطل « حسـن » : هنـاك بطـولات عديدة سـطرها أبناء مصر في مختلـف الأفرع والأسـلحة .. ولكنني عايشت العشرات منها في سرب ٨٢ الجوي .. أذكر منها الملازم طيار» نجيب» الذي أصيب زجاج كابينة طائرته عند تنفيذ ضرب تبة « أم خشـيب» بسيناء .. والذي أدي إلي إصابته أيضـا إلا أنه رفض القفز منها وأصر علي الطيران بهـا حتي وصل إلي القاعدة .. كما أن الطيار الشـهيد «بسـيوني « عندما قفز من طائرته أصر علـي التوجه إلي القاعدة دون إجراء الكشـف الطبي عليه في مثل هذه الظروف .. وأصر علي المشاركة في الحرب حتي أستشـهد يوم ١٩ أكتوبر أي بعد خمسـة أيام فقط من إنقاذه مـن حادث طائرته .. إلي هذه الدرجة كان أبناء مصر يحرصون علي التضحية بأنفسـهم .. وعلي الأجيال الجديدة أن تتعلم منهم وتقدرهم لأن هذه الدماء الشـريفة هي التي حافظت علي دماء الأجيال الجديدة ..

« أسوأ اللحظات»

الكثير من شـبابنا لم يشعر بالأجواء التي سادت وقت الحرب خاصة وسط من عاشها .. فسـألته عن المشاعر التي سادت وسـط الطيارين .. وأسوأ اللحظات التي عاشها خلال عمليات الحرب يقول الطيار» حسـن « : إن الحرب هي الحرب ولايشـعر بها إلا من إشـترك بها .. ومن الصعب أن أنقل إحساسـنا وقت الحرب لأنه إحسـاس يشمل إنفعالات رهيبة في ظل التعرض لتغييرات سـيكولوجية طبقا للتحـرك في الحرب .. حيث نجد في بداية الحـرب شـعورا قويا لدي كل الناس من أجل الإشـتراك في الحـرب .. وعندما يتذوق الناس طعـم الموت نجد أن المشـاعر تختلف كما تختلف قدرة النـاس .. وهناك من يتغلب علي هذه الفترة وتتحول إلي إحتراف ثم يقدمون طاقة كبيرة .. وهناك البعض الذين تضعف إمكانياتهم ويقل مجهودهم .. وأي فرد يدخل الحرب لابد أن يمر بهذه الفترات .. أما أسوأ

لحظات الحرب فكانت في ١٠ أكتوبر عندما هاجمت ٨ طائرات فانتوم و٤ طائرات ميراج إسرائيلية مطار أبوحماد وتلغيم الممر بعدد كبير من القنابل التي تنفجر بمجرد الإقتراب منها .. وعند قيام فريقين متخصصين بإزالة الألغام للتعامل معها إنفجرت فيهم مما أدي إلي إستشهادهم .. ولكننا علمنا بعد ذلك بأن الألغام يتم تفجيرها بمجرد الإقتراب منها بحوالي أربعة أمتار .. فتم التعامل معها من خلال قذفها بقذائف مما أدي إلي تفجيرها وتنظيف الممر وإستئناف إقلاع الطائرات التي كانت موجودة في دشم حصينة خلال الهجوم الإسرائيلي ..

" معارك الميج ٢١ والميراج"

وعن بداية الإشتباك الجوي مع طائرات العدو بعد تدمير وتنفيذ معظم المهام التي كلف بها السرب ٨٢ يقول الطيار» حسن « : لقد شهدت حرب أكتوبر أشرس وأكبر صراع بين طرازي الميج ٢١ التي كانت في سربي والميراج الإسرائيلية .. وكان أول إشتباك جوي بيننا في ١٦ أكتوبر .. حيث طلبت القيادة منا في الخامسة والنصف صباحا تنفيذ طلعة معاونة للقوات البحرية .. حيث كانت تقوم عدة زوارق صواريخ إسرائيلية بالإشتباك مع قطعنا البحرية في مياهنا الإقليمية قرب الإسكندرية .. وكانت مهمتنا ضرب الزوارق



البطل حسن الثاني من اليمين وسط مجموعة من الشهداء الابطال

التي لم تصب في الإشتباك قبل هروبها من مياهنا الإقليمية .. وأقلعت بصحبة ثلاث طائرات وكانت الرؤية سيئة بسبب إنتشار الضباب .. وعند وصولنا للبحر شاهدت زورقا وقمنا بضربه .. وفي ١٧ أكتوبر علمنا بوجود طائرات ميراج إسرائيلية تشتبك مع طائراتنا في المنصورة .. وذلك عند قيامنا بالطيران فوق بورسعيد .. وشاهدنا الطائرات الإسرائيلية بالقرب منا بإرتفاع ٢ كم .. وكنت برفقة طائرة زميلي « خميس « وكان محشورا وسط طائرتي ميراج فدخلت أمام الطائرة التي تطير خلفه لأصبح أنا هدفا سهلا للطائرة الإسرائيلية .. بينما تم إعطاء الفرصة لخميس بالتعامل مع طائرة العدو التي أمامه فأسقطها وعاد من فرحته إلي مطار أبوحماد بينما تركني والطائرة التي كانت خلفه وأصبحت خلفي مما وضعني في موقف سيء .. فإضطررت إلي المناورة بطائرتي لتضليل طائرة الميراج الإسرائيلية حتي وصلنا إلي بحيرة البردويل .. وهنا إتصل بي الموجه الأرضي « محمد الطباخ» الذي ذكرني بكمية الوقود الموجودة بطائرتي.. وطلب عودتي إلي القاعدة تاركا الطائرة الإسرائيلية .. حيث كبدنا الطائرات الإسرائيلية في هذا اليوم خسائر كبيرة" ..

« حماية الله»

وعن اللحظات التي شعر فيها بتوفيق الله وحمايته يقول الطيار» حسن محمد حسن» : إنها لحظات عديدة معي ومع غيري .. وهناك عدة وقائع عشتها أبرزها ماحدث يوم ١٨ أكتوبر .. حيث أقلعت مع ثلاث طائرات بقيادة زملائي تحسين وغرياوي وهنداوي لتدمير تجمعات دبابات في ١٠ كم شرق الدفرسوار .. وبعد إقلاعنا أقلع تشكيل أخر وفور الإقلاع مباشرة شاهدت طائرة ميراج إسرائيلية يميني .. وعندما أبلغت قائد التشكيل بمشاهدتي للطائرة أبلغني بأن أستمر في مهمتي .. وعندما وجدت أنني سأصبح طعما للميراج إنتظرت حيث أنه كان يتبقي لي حوالي ١٥ كم حتي أصل للموقع المطلوب ضربه .. وعندما أصبح بيني وبين الموقع ٧ كم فقط وجدت الميراج في وضع أفضل مني مايشكل خطورة علي .. وبسرعة قررت أن أقذف القنابل من وضع التسلق بعد الصعود إلي أعلي بالطائرة في حركة عنيفة .. وبينما أرتفع بمقدمة الطائرة مستغلا سرعتها والحمل الزائد للقنابل فتنطلق هذه القنابل في إتجاه الهدف .. وأكملت هذا الوضع للطائرة بمناورة برميلية حتي أتعامل مع الميراج .. ولكن حدثت المفاجأة حيث وجدت زميلي هنداوي يقول لي : الله ينور عليك يافندم أنت طلعت الميراج أمامك وضربتها حيث إنفجرت طائرة العدو .. ولقد شعرت بأن الله سبحانه وتعالي تدخل في هذه الحالة .. حيث كان هناك موقع دفاع جوي إسرائيلي .. وكان فيه من يوجه نيران الصواريخ المحمولة كتفا تجاهي .. وعندما نفذت المناورة بهذه السرعة العنيفة التي ألهمني وساعدني الله علي تنفيذها

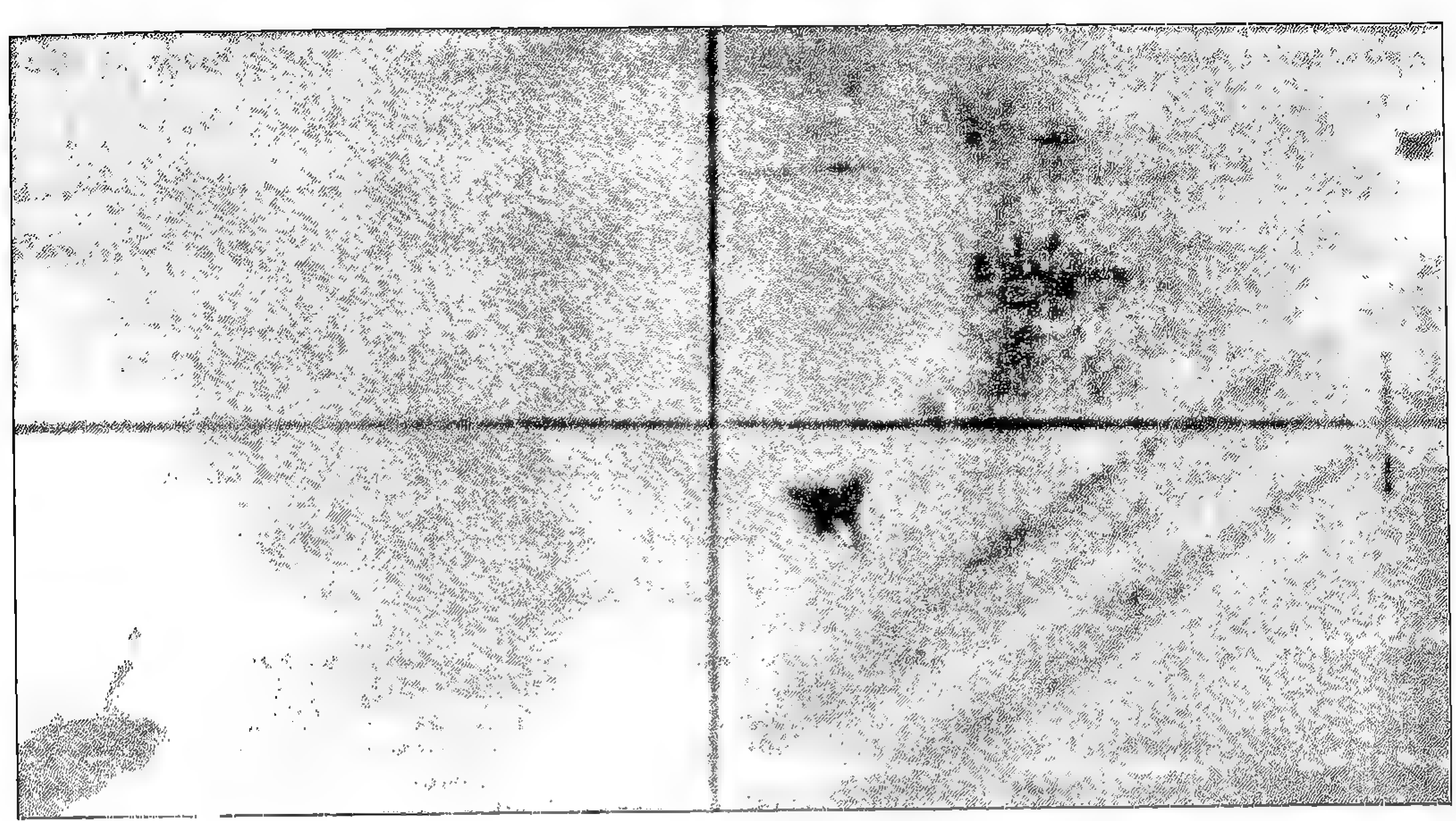
خرجت أنا من مرمى الدفاع الجوي الإسرائيلي بينما دخلت الطائرة الإسرائيلية مكاني وأصيبت بصاروخ إسرائيلي بطريق الخطأ .. أي أنني تم إنقاذي وتدمير الطائرة الإسرائيلية في نفس الوقت .. وهذا لايتم إلا بتوفيق وحماية من الله .. لقد آمنت من هذه الواقعة أن الله أمدنا بجنود لم نرها في حرب أكتوبر ..

" المنافسة للإستشهاد "

عن أهم القيم التي شاهدها خلال الحرب ولعبت دورا كبيرا في النصر قال : إنها التنافس علي الإستشهاد وبذل الروح والدم .. في ١٩ أكتوبر تم تكليف السرب بضرب معبر الدفرسوار ويومها جاء النقيب « محمد خليل» إلي قائد اللواء وقال له : مش كل طلعة يطلع فيها « حسن» أنا سأطلع هذه الطلعة .. وبالفعل أقلع « محمد خليل» مع زميلي « بسيوني « وبعد التنفيذ أستشهد بسيوني بينما أصيب « محمد» .. وهذه الروح كانت تميز نصر أكتوبر .. حيث كنا نشعر بحلاوة الإنتصار وإسترداد الحق وتحرير الأرض من مغتصبيها ..

" المناورة الأخيرة "

بعد لحظات من الصمت وكأنه إشتاق للشهداء بعد ٣٥ عاما فتح البطل الأجندة التي سجل فيها يومياته في حرب أكتوبر .. ثم إستطرد قائلا : في صباح ٢١ تم تكليفنا بمهمة أخري لمعبر الدفرسوار .. وأثناء ذلك قام زميلي « ممدوح الملط» بإسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. بينما أصيب بنيران طائرة أخري ولكنني طاردتها وقمت بإسقاطها عند عودتي للمطار شاهدت ثلاث طائرات ميراج إسرائيلية خارجة من إشتباك مع طائرات أنشاص فإشتبكت معها لمدة ثلث ساعة بالقرب من السويس .. وعندما أخذت إحدي هذه الطائرات وضعا أفضل وأصبحت تشكل ضغطا علي تركتها الطائرتان الأخريان وإستمر إشتباكي معها فترة طويلة .. حيث كان قائدها ماهرا جدا وأشك أنه كان من جنسية أخري لأن مهارته لم أجدها في الطيارين الإسرائيليين الذين إشتبكت معهم .. ولكي أحسم الموقف لي قمت بإستخدام مايسمي « المناورة الأخيرة» ويتم من خلالها إستخدام تكنيك معين في الطائرة لضرب الهدف .. وبتوفيق الله إستطعت الدوران بالطائرة في محور عرضي كامل بدلا من التحرك للأمام .. وعندما أنهيت هذه الحركة أصبحت أسفل الطائرة الميراج الإسرائيلية مباشرة ولم يشاهدني الطيار رغم تحركه يمينا ويسارا لرؤيتي .. وإضطر الطيار لأن ينزل بطائرته للأمام ليهرب مني لأنها ثقيلة نسبيا وكان هذا الوضع هو المثالي بالنسبة لي ففتحت عليه النار بالمدفع وتدميره ..



مقاتلات مصرية تهاجم أحد المواقع الاسرائيلية

" مبارك ونجمة سيناء"

وعـن لحظة تكريمه علي مجمل أدائه في الحرب وإسقاطه العديد من الطائرات وتدمير معظم الأهداف التي كلف بها يقول الطيار «

حسن» : تعد نجمة سيناء التي حصلت عليها أعلي أوسمة الحرب .. حيث فوجئت في أحد أيام ١٩٧٤ بقائد القوات الجوية اللواء طيار» محمد حسني مبارك» يطلب مني الحضور إليه في مكتبه مرتديا الزي الميري .. وكنت وقتها نقيب طيار وعندما دخلت عليه قال لي : ياحسن أنا إخترتك للحصول علي نجمة سيناء غدا في مجلس الشعب .. وتأكد بنفسه من مظهري العام ليؤكد دوما الدقة والإتقان والإلتزام وكان لي الشرف أن أتقلد هذه النجمة العالية ممثلا لطياري القوات الجوية في ٢٢ فبراير ٧٤ وبعد حفلة مجلس الشعب إستدعاني قائد القوات الجوية اللواء طيار « مبارك» في بهو المجلس وربت علي كتفي قائلا : ألف مبروك ياأبوعلي الطريق طويل ودي بداية ..

ولقد تذكرت وقتها أول درس تعلمته منه عندما كان مديرا للكلية الجوية .. وعند إستعراضه للطابور شاهد ذراعي غير مفرودة كما ينبغي لفت إنتباهي لذلك وإقترب مني جدا أثناء سيرنا وظل يتحدث إلي عن ضرورة الإلتزام بالقواعد العسكرية حتي في طابور السير وهيئة الجسم أثناء السير .. لذلك كان أهم شيء تعلمته في الكلية الجوية

هــذا الإنضباط القوي والصارم والإهتمام بصغائر الأمور وبنفس أهمية الأشــياء الكبيرة والدقة والإتقان في العمل .. ولقد وجدته عندما كان قائدا للكلية الجوية أو قائدا للقوات الجوية مســتمعا جيدا ويتخذ القرار المناســب بعد التفكير والتدبير وطبقا للمعلومات المتوفرة ..

" السيرة الذاتية "

الإسم : الطيار» حسن محمد محمد حسن «

المنصب الحالي : رئيس مجلس إدارة هيئة المعهد القومي للتدريب علي الطيران

تاريخ التكليف : ٩ سبتمبر ٢٠٠٤ تاريخ الميلاد ٢٢يناير ١٩٥٠

الحالة الإجتماعية : متزوج وله ثلاثة أبناء

الهوايات : القراءة وممارسة رياضة الإسكوش

المؤهلات العسكرية :

١ـ بكالريوس الطيران والعلوم العسكرية ـ الكلية الجوية عام ٦٩

٢ ـ دبلوم المقاتلات القاذفة للطيارين المقاتلين من روسيا عام ٧٠

٣ـ الأمن الحربي والخابرات الحربية من إدارة الإستطلاع ٧٤

٤ ـ بكالريوس إدارة الأعمال من جامعة المنصورة عام ٧٩

٥ ـ إجازة طيران خط تجاري من هيئة الطيران المدني عام ٧٩

٦ ـ أساليب وطرق التدريس الفنية من أمريكا ٨٣

٧ ـ التحكم في الأسلحة الجوية أمريكا ٨٣

٨ ـ دبلومة اللغة الإنجليزية من أمريكا عام ٨٤

٩ ـ طيار خط جوي من المنظمة الفيدرالية للطيران الأمريكي ٨٤

١٠ ـ دبلومة عليا في الإتصالات السلكية من هيئة الإتصالات ٨٥

١١ ـ قائد للطائرة طراز بوينج ٧٠٧ مصر للطيران باريس ٨٥

١٢ ـ دورات حاسب آلي من جامعتي القاهرة وعين شمس ٨٨

١٣ ـ دبلومة عليا لإدارة تخطيط الأعمال جامعة عين شمس ٨٨

١٤ ــ رئيس إستطلاع القوات الجوية عام ٩٣

١٥ ـ مدرس طيران أكاديمية الطيران والقوات الجوية عام ٢٠٠٠

١٦ـ برنامج القادة التنفيذيين للطيران المدني ــ سنغافورة ٢٠٠٢

١٧ ــ التنمية البشرية من معهد آي آي آر في دبي ٢٠٠٥

١٨ـ درجة الماجستير في إدارة الأعمال ــ ج رين بفرنسا ٢٠٠٧

١٩ ــ يدرس حاليا للحصول علي الدكتوراة من جامعة ويستبروك بكندا ..

المناصب الرئيسية التي تولاها الصقر « حسن محمد حسن »

١ ـ نائب رئيس شعبة التفتيش الجوي عام ٩٣

٢ ـ رئيس إستطلاع القوات الجوية عام ٩٤..

٣ ــ نائب رئيس إدارة التدريب بالقوات الجوية ٩٧

٤ ـ مدير مركز البحث والإنقاذ لمنطقة الشرق الأوسط ٩٨

٥ ـ مدير الأكاديمية الجوية بمصر ٩٩

٦ ـ رئيس شعبة التدريب الجوي عام ٢٠٠١

٧ ــ مستشار وزير الطيران لشئون مبني الركاب رقم ٢ بمطار القاهرة ٢٠٠٢ ..

٨ ــ رئيس مجلس إدارة شركة ميناء القاهرة الجوي عام ٢٠٠٢

٩ ــ رئيس مجلس إدارة هيئة المعهد القومي للتدريب علي الطيران عام ٢٠٠٤ ..

« الأوسمة »

١ ــ أعلي وسام وهو « نجمة سيناء «..

٢ ـ وسام الشجاعة ..

٣ ــ وسام تحرير سيناء ..

٤ ـ وسام الخدمة العسكرية والقدوة الحسنة

٥ ـ ميدالية ٦ أكتوبر

٦ ـ نوط الواجب العسكري

٧ ـ ميدالية العيد العشرون لثورة يوليو ٥٢



الفصل السابع

الطيار البطل

" ممدوح محمد حشمت"



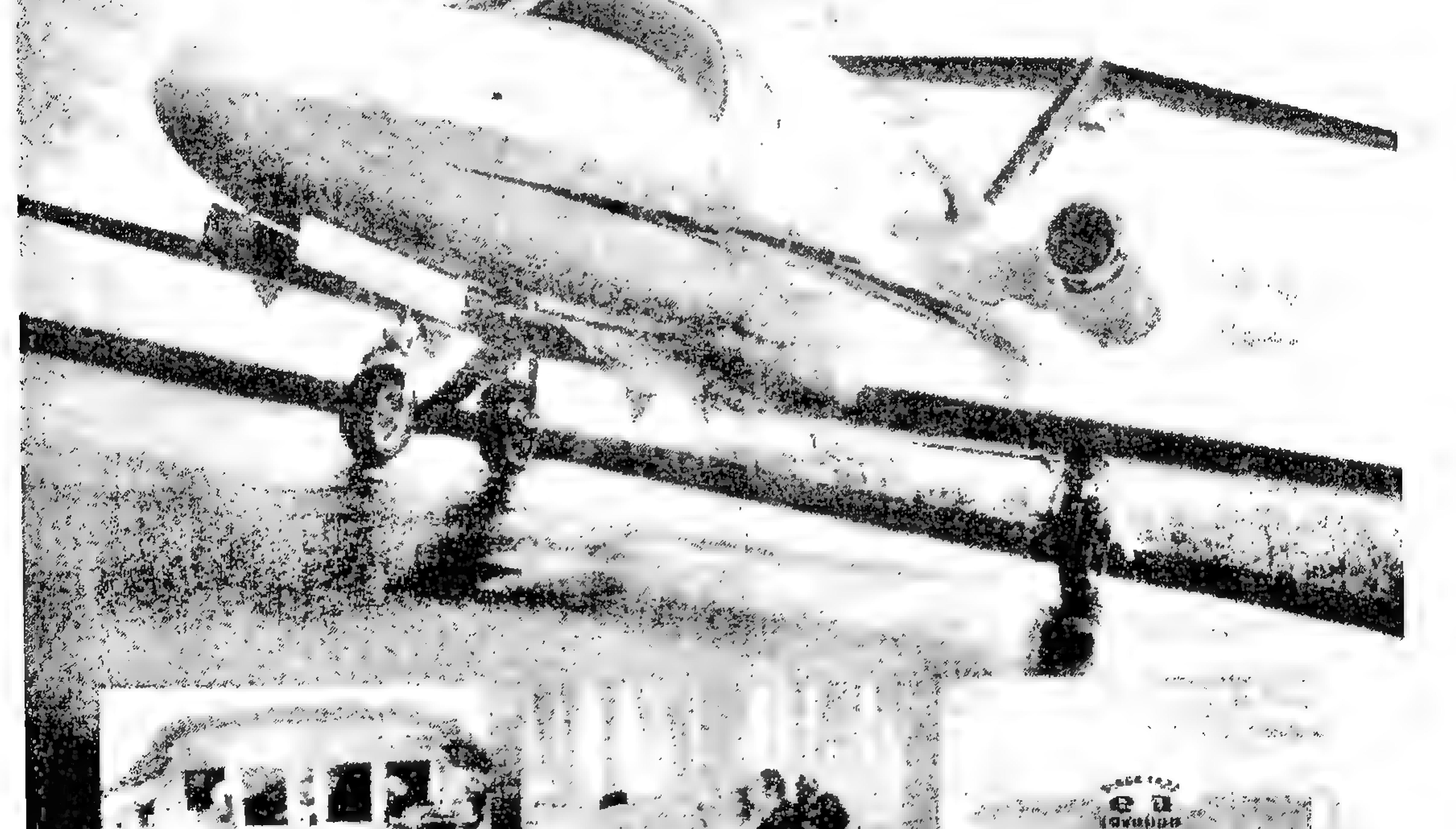
(بعد هذا العطل الخطير في طائرتي دعوت الله وجاءني توفيقه .. خاصة وأن هذه الطائرات يستحيل أن تهبط بهذا العطل .. ولم يكن أمامي إلا القفز منها وتدمير الطائرة الوحيدة لدي مصر .. وبعد صراع مع الزمن فقدت خلاله أي مساعدة ملاحية من المطار بعد تعطل اللاسلكي .. إستجمعت كل طاقتي ودعوت الله أن يوفقني إما بالهبوط بسلام أو بالشهادة التي لم أفز بها خلال حرب أكتوبر .. وبعد لحظات صعبة إسترجعت خلالها شريط حياتي تمكنت من الهبوط بالطائرة مايمثل معجزة .. وأصيبت الطائرة ببعض التلفيات تم إصلاحها وعادت مرة أخري للخدمة ولمدة طويلة) ..

من أقوال البطل

" ممدوح حشمت " ..

SINCE 1932
e a
Egyptian
Aviation Academy

EGYPTIAN AVIATION ACADEMY



ATCC
Air Traffic Control College

CAMTC
Civil Aviation Management
Training College

Flying College

www.eaaegypt.com

" من هو "

الطيـار البطـل « ممدوح محمد حشـمت « تخرج من الكلية الجوية عـام ٦٥ .. بدأ عمله علي أسراب المقاتلات ثم إنتقل إلي قسم الإستطلاع وخاض الحرب وهو برتبة رائد كقائد ميج ٢١ إستطلاعية وقام بتنفيذ عدة طلعات كان أهمها وأخطرها لكشف إمكانيات العدو في الثغرة حيث حلق فوقها علي إرتفاع ٣٠ مترا .. كما عرض حياته للخطر عندما تعرضت طائرة إستطلاع متطورة ووحيدة في القوات الجوية كان يقودها لعطل كبير .. ورفض القفز منها وهبط بها بسلام في أول واقعة من نوعها .. إنه مثل مشرف لكل وطني غيور سنعرض تفاصيل كل ذلك في السطور القادمة ليأخذ شبابنا منها العبرة والقدوة « ..

" روح رمضان "

عندما إتصلت بالصقر للقاء معه أخبرني أنه في نادي الشمس الرياضي يمارس الرياضة



البطل ممدوح حشمت مع الكاتب في حديقة نادى الشمس

رغم أننا في شـهر رمضان .. وعندما ذهبت إليه إسـتقبلني علي بوابة النادي .. وجلسنا فـي إحدي حدائق النادي .. ولأننا في شـهر رمضـان بادرته بسـؤالي الأول عن أثر رمضان فـي الحالـة المعنويـة للطيارين عندما قامت الحـرب في ١٠ رمضان فقـال : إن أبناء مصر بطبيعتهـم يعطون للدين كل إهتمام ويلتزمون بأوامره خاصـة في الظروف الصعبة .. وعندمـا جاء رمضان عام ٧٣ كنا في حالة من الإسـتعداد المرتفع بداية من ١٥ سـبتمبر .. وإسـتمر الطيارون فـي حالة صوم حتي ٥ أكتوبـر .. حيث جمعنا قائـد اللواء بقاعدة أنشاص الجوية حيث كنا نعمل وطلب منا الإفطار .. وعلمنا بوجود شيء قريبا ولم يتأكد موعـد قيام الحرب إلا في صباح ٦أكتوبر .. عندما علمنـا بغلق مطار القاهرة أمام حركة الملاحـة الجوية وتجهيز الطائرات المقاتلة بالأسـلحة والقذائـف .. ورغم إفطارنا إلا أن الجو الإيمانـي وقربنا من الله كان دافعـا قويا لبذل الجهد والعرق .. وكان لدينا إسـتعداد كبير لتقديم روحنا فداء للوطن ..

« طرد الخبراء الروس»

عـن ملامح الإسـتعداد للحـرب يقول الصقر « ممدوح حشـمت» : إن الإعداد شـمل كل الأوجه والقطاعات وعقب حرب ٦٧ مباشـرة .. كانت من أهم مراحل الإعداد هي الخطوة التي قام بها الرئيس «السادات « عندما طرد الخبراء الروس .. وكنت وقتها في قاعدة غرب القاهرة وكان يتركز بها عدد من الروس .. ورغم أنني وزملائي تعلمنا الكثير من الروس إلا أننـا فرحنا جدا بطردهم .. لأنه في الوقت الذي يقومون فيه بتدريبنا كانوا يحرصون علي إصابتنـا باليأس والإحباط .. إلـي جانب رفضهم القيام بأي طلعـات تدريبية منخفضة حتي لايتعرضون للخطر .. إلي جانب أنهم سيكونون عاملا معوقا لنا خلال الحرب .. حيث سـيرفضون القيام بأية طلعات حتي لايفقـدون حياتهم في قضية لاتهمهم ولايؤمنون بهـا .. وعقب هذه الخطوة إرتفعت الروح المعنوية وسـط الطياريـن .. وأصبحوا في حالة نفسـية طيبـة حيث كنا في حالة إسـتعداد تام لبذل الدم والروح فـي أي وقت لتحرير الأرض ..

« خداع العدو»

وعـن أول مهمة شـارك فيهـا خلال الحرب قال الصقـر « ممدوح « : كانـت أول مهمة في السـاعة الحادية عشـرة من صباح ٦ أكتوبر .. حيث نفذت طلعة جوية إستطلاعية علي الضفـة الغربيـة للقناة في إطـار حرب الخداع .. حيـث كنا ننفذ هذه الطلعة بشـكل روتيني بمراقبة الإسـرائيلين .. وبعدهـا إنطلقت طائراتنا المقاتلة فـي الثانية ظهر نفس اليـوم وعبـرت القناة لتنفيذ الضربة الجوية الأولي .. ثم نفـذت طلعة أخري في ٩ أكتوبر وعلي إرتفاع عالي وبكاميرا تصوير مائلة لتصوير آبار البترول علي الضفة الشـرقية من



القائد البطل يصافح ممدوح حشمت

خليج السويس للتأكد من وضع الآبار هناك .. ومعرفة التحركات الإسرائيلية فيه .. وماذا يعدون عند محاولة الهجوم عليها وإستردادها ؟ .. حيث كانت لدينا مخاوف من قيامها بتفجيرها وتدميرها في حالة تعرضها لهجوم لتحرير الآبار ..

" إستطلاع الثغرة "

بعد فترة رد خلالها الصقر علي تحية عدد من أعضاء النادي .. سألته عن أهم طلعة نفذها خلال الحرب فقال بدون تردد : إنها كانت في ١٦ أكتوبر وأحدثت تحولا كبيرا في الحرب .. حيث نجحت في الحصول علي معلومات جديدة ومهمة .. حيث طرت بطائرة ميج ٢١ مزودة بكاميرا حساسة جدا .. وعبرت القناة بإرتفاع منخفض حوالي ٣٠ مترا بداية من الثغرة في الدفرسوار وحتي منطقة الطاسة التي تبعد ٤٥ كم عن القناة في عمق سيناء وتحتوي علي مركز قيادة العدو .. ورغم المقاومة الشرسة من مضادات الدفاع الإسرائيلية إلا أنني تمكنت من العودة محملا بنتائج رهيبة من أهمها تصوير كوبري

إسرائيلي معد لتحريكه علي إطارات بلاستيك من نقطة تبعد عن القناة بحوالي ٨ كم إلي تل سلام في إتجاه الدفرسوار .. وتم من خلال الصورة تحديد طوله وكان ١٩٦ مترا .. وكانت هذه المرة الأولي التي نعلم ونري هذا الكوبري إلي جانب تحديد نوعيته حيث كانت الكباري وقتها عبارة عن « بلاطين» في سيارات تفرد عند وضعها علي المياه ..

أما النتيجة الثانية التي خرج بها الصقر خلال طلعته الخطيرة فيقول عنها : عبارة عن تصوير ثلاثة مواقع تسمي بنقاط تجميع قتلي وجرحي وكانت واضحة جدا ومن خلالها تمكنا من حصر عدد القتلي الإسرائيليين فيها وبلغ عدد الجثث حوالي ٥٠٠ جثة وتم نشر هذه الصور في ٢٠ أو ٢١ أكتوبر بمجلة المصور ونقلتها عنها وسائل الإعلام العالمية .. أما النتيجة الثالثة التي حققتها الطلعة فكانت تصوير بطارية مدفعية ١٧٥ مم وكنا لأول مرة نري هذه البطاريات في حالة إشتباك .. كماصورت أعدادا كبيرة من سيارات اللوري حول مركز الطاسة .. وفور عودتي للقاعدة تم تحليل الصور وإرسال عدد من طائرات السوخوي وميج ١٧ قتالية تعاملت مع هذه المواقع .. وتواصلت عمليات الإستطلاع طوال الحرب .. حيث لعبت دورا كبيرا خلال الحرب كما لعبت دورا أكبر خلال حرب الإستنزاف لأننا كنا نتابع تحركات وتجهيزات العدو لحظة بلحظة .. ومعرفة اخر وضع لهم خاصة في النقاط والتحصينات القوية وبشكل أسبوعي .. ولم يوجد جندي واحد خلال الحرب إلا وكانت معه صور واضحة للمواقع التي سيهاجمها خلال العمليات ..

« مفاجأة سيئة»

أما عن اللحظة السيئة التي شعر بها خلال الحرب فيقول الطيار البطل « ممدوح حشمت» : إن الحرب كانت لحظة طالما إنتظرناها وكانت روحنا عالية جدا .. ولكن فوجئت بشيء سيء كان مفاجأة لي عندما عبرت القناة خلال عملية إستطلاع الثغرة السابقة شاهدت عددا كبيرا من القوات والدبابات الإسرائيلية إلي جانب عدد كبير من المدرعات والمدفعية علي المحور بين الجيشين .. وكانت حوالي لواءين مدرعين .. كما أنني عشت لحظات حزن عندما فقدت زميلي في السرب الملازم أول « طارق حمدي» الذي طار بصحبة طائرة أخري لإستطلاع المحور الشمالي مع القنطرة حتي الشمال الشرقي وبطول ٣٥ كم .. إلا أن الطائرتين تعرضتا لهجوم مكثف من الدفاعات الإسرائيلية أدي إلي سقوط طائرته .. وهذا الحادث أدي إلي تغيير في التكتيك حيث تم إقتصار عملية الإستطلاع علي طائرة واحدة بدلا من طائرتين ..

« إنقاذ الطائرة الوحيدة»

وعن أصعب لحظة عاشها علي طائرته قال الصقر : من الغريب أن أصعب لحظة كانت بعد حرب أكتوبر في عام ٨١ .. وهذه الواقعة أكدت أن روح أكتوبر مازالت موجودة بداخلنا

.. حيث كنا في يوم جمعة وإنتهي الفنيون من فحص وتفتيش طائرة إستطلاع من طراز ميج ٢١ .. وكانت الوحيدة من نوعها في القوات الجوية .. حيث صنعها الإتحاد السوفيتي مخصوصا لمصر بعد أن وضعت الكاميرا في مقدمة الطائرة .. وكان من المهم القيام بطلعة إختبار للطائرة قبل إنضمامها للخدمة .. وعند إجراء عمليات الإختبار بواسطة القيام بمناورات للتأكد من سلامة كل أجهزتها خاصة أجهزة التحكم والقيادة .. فوجئت بحدوث إنهيار في دورة الهيدروليك حيث إنفجرت وحدث تسرب كبير في الزيت وأضيئت إشارات التحذير .. وقمت بإتخاذ الإجراءات الخاصة إستعدادا للهبوط .. وعند إنزالي إطارات الطائرة فوجئت بعدم نزول الإطار الأيسر .. وأصبحت في مشكلة خطيرة جدا تهدد حياتي .. وكان يتواجد وقتها اللواء طيار» نبيل شكري» رئيس شعبة التدريب في القوات الجوية بالمطار .. وعندما شاهد الوضع أبلغني بواسطة اللاسلكي بضرورة قفزي من الطائرة لإنقاذ حياتي حيث من المحال الهبوط بالطائرة في هذا العطل .. وإزداد الوضع سوءا عندما تعطل اللاسلكي وإنقطع الإتصال مع برج المراقبة ..

صورة التقطها البطل بطائرته لقتلي العدو في سيناء

" توفيق من الله "

وهنا إنطلق صوت مؤذن مسجد نادي الشمس المجاور للبوابة الرئيسية بأذان الظهر فسكت الصقر وطلب التوقف لنؤدي الصلاة فتوجهنا سويا إلي المسجد وأنا في حالة شغف شديد لمعرفة ماذا حدث له في هذا الموقف ؟ .. وبعد ٢٠ دقيقة وفور خروجنا من المسجد لم أنتظر العودة إلي موقعنا فسألته ماذا فعلت ؟ فقال : لم أفعل شيئا .. ولكن ماحدث هو توفيق من الله .. حيث أن هذه الطائرات يستحيل أن تهبط بهذا العطل .. ولم يكن أمامي إلا القفز منها وتدمير الطائرة الوحيدة لدي مصر .. وبعد صراع مع الزمن

فقدت خلاله أي مساعدة ملاحية من المطار بعد تعطل اللاسلكي .. إستجمعت كل طاقتي ودعوت الله أن يوفقني إما بالهبوط بسلام أو بالشهادة التي لم أفز بها خلال حرب أكتوبر .. وبعد لحظات صعبة إسترجعت خلالها شريط حياتي تمكنت من الهبوط بالطائرة مايمثل معجزة .. وأصيبت الطائرة ببعض التلفيات تم إصلاحها وعادت مرة أخري للخدمة حتي اليوم ..

« مبارك القائد »

و عندما سألته عن ذكرياته مع القائد الطيار» حسني مبارك» إبتسم وقال : لقد عشنا تحت قيادته أياما عظيمة .. وكان نعم الراعي لرعيته .. وكان يعاملنا معاملة الأستاذ لتلاميذه .. وعندما كان رئيسا لأركان القوات الجوية كنا كسرية إستطلاع نتعامل معه مباشرة .. وكان حريصا حتي بعد قيادته للقوات الجوية علي المرور علي كل التشكيلات والتحدث معنا لمعرفة طلباتنا ومشاكلنا وحلها وتوفير كل سبل الراحة .. وكان حريصا علي الحفاظ علي كرامة أبنائه من الطيارين .. وكان يتابع بشكل دقيق كل تفاصيل العمل ويحرص علي الإطمئنان علينا وعلي معنوياتنا ومدي توفر الإمكانيات للتدريب بشكل مستمر .. ويزرع فينا الجدية في العمل .. وهذا الإهتمام المكثف دفعنا لبذل الجهد والعرق والدم .. حيث كانت قادتنا قدوة لنا وتطبق علي نفسها ماتطلبه منا وكانت روح الجميع عالية نأمل أن يتعلم شبابنا من هذه الفترة خاصة في ظل الهجمة الشرسة التي تواجهها مصر من البعض ..

« السيرة الذاتية »

الإسم : ممدوح محمد حشمت

تاريخ الميلاد : ٢٣ / ١٠ / ١٩٤٥ ..

الحالة الإجتماعية : متزوج ولدية ولد وبنت ..

خريج الكلية الجوية عام ٦٥ ــ دفعة ١٦ جوية

المناصب التي تولاها

١ ــ أسراب المقاتلات

٢ ـ سرب الإستطلاع

٣ ـ قائد سرب إستطلاع ..

٤ ــ قائد لواء إستطلاع .

٥ ـ رئيس فرع إستطلاع جوي .

٦ ــ قائد المنطقة الجوية الغربية .

٧ ـ رئيس شعبة الملاحة الجوية .

٨ ـ أركان حرب من كلية القادة والأركان عام ٨١

٩ ــ الكلية العليا للحرب الجوية من باريس ٨٣

١٠ ــ ملحق عسكري لمصر في الهند من ٨٨ ــ ٩٠

١١ ــ بكالوريوس تجارة عام ٩٥

١٢ ــ إنتدب للطيران المدني عام ٩٦ .

« الأوسمة »

١ـ نوط الواجب العسكري من الطبقة الأولي ٧٤ ..

٢ ــ نوط الواجب العسكري من الدرجة الثانية ٨٦ .

٣ ــ وسام تحرير الكويت من الدرجة الثالثة ٩١ ..

٤ ــ وسام الجمهورية من الطبقة الثانية ..




EGYPTAIR



الفصل الثامن

الطيار البطل

" اهاب عبدالعزيز مرسي"



(لم يرد الله أن نعود دون تنفيذ مهمتنا الرئيسية .. وهي التعامل مع الصواريخ التي كانت تهدد الجيش الثاني .. حيث فوجئنا خلال عودتنا من المهمة السابقة بأن الملازم أول طيار» الحارتي « تاه عن التشكيل .. ولكن ذلك كان من تدبير الله .. حيث إكتشف موقعا حصينا تستتر خلفه الصواريخ التي كنا نبحث عنها.. وذلك بعد تحركها لمسافة بعيدة وإختفائها عن الهجمات .. وتعامل معها وأصاب دبابة وعربة مدرعة تحمل صواريخ ماإضطر باقي العربات للهرب في عمق سيناء بالصواريخ .. وهذه الضربة التي جاءت بتوفيق من الله تم تصويرها بوضوح من خلال كاميرا مثبته في الطائرة .. وكانت هذه الضربة من الضربات التي وجدنا فيها عناية الله لنا ومساعدة بجنود لم نرها)..

من أقوال الطيار البطل

" أهاب عبدالعزيز"

« من هو »

البطـل طيار « اهاب عبدالعزيز مرسـي « تخرج من الكلية الجوية عام ٦٨ فيماتسـمي بالدفعة ٢٠ .. وبدأ عمله علي أسراب المقاتلات ميج ١٧ وشارك في الضربة الجوية .. وأبلغ عن موقع لواء مدرعات « عسـاف ياجوري» والمسـاعدة في أسره.. كما تعرض للأسر يوم ٢٢ أكتوبر بعد سقوط طائرته في الثغرة .. وتم إبلاغ أسرته بإستشهاده وقتها .. وواجهه شارون ورفض إبلاغه بأية معلومات .. كما صمد أمام إرهاب الإسرائيليين له خلال الأسر .. وحقق وشاهد العديد من البطولات وأستشهد العشرات من زملائه .. حيث تنافسوا لتقديم أرواحهم في صورة نأمل أن تدركها الأجيال الحالية من الشباب) .

« أول إشتباك »

عقب صلاة التراويح في رمضان ٢٠٠٨ كان اللقاء مع الصقر علي أحد كافتريات نادي



البطل اهاب مع الكاتب في كافتريا نادي الجلاء

الضباط بالجلاء .. سـألته عن أول إشـتباك مع العدو فقال : كان خلال حرب الإسـتنزاف سبتمبر ٦٩ وكنت برتبة ملازم أول علي طراز ميج ١٧ .. حيث كانت مهمتنا ضرب معسكر الشط بعمق ٣٥ كم في سيناء .. وكنا في تشكيلين يضم كل واحد أربع طائرات .. وذلك مـن أجل تأكيد هجـوم كان تم في صباح ذلك اليوم بثماني طائـرات .. وكان الموقع عبارة عـن معدات وصواريخ ومدفعية ومدرعات .. وبعد تنفيذ الضربة وأثناء عودتنا إلي مطارنا بالصالحيـة فوجئنا بمطاردة من طائرات ميراج إسـرائيلية .. وأبلغت قائد السـرب وقتها النقيب « باهر» حيث نفذ مناورة عنيفة وبعد عني وظللنا في حالة إشـتباك مع طائرات الميراج الإسرائيلية التي تتميز بإمكانيات عالية مقارنة بطائراتنا .. ورغم ذلك فشلوا في ضربنا وهذا بتوفيق من الله سـبحانه وتعالي .. وإضطرت الطائرات الإسـرائيلية للعودة وهـذا كان أول إشـتباك .. وقد إعتقد المطار بأنني أصبت وقتها .. ثم شـاركت في اليوم الثالث في ضرب موقع صواريخ إسمه رمانة علي شاطيء البحر الأبيض ..

« الإعداد ومبارك القدوة»

توقف الصقر فترة لنطلب بعض المشـاريب .. فسألته عن رؤيته للإعداد للحرب ودور قادة القوات الجوية وقتها فقال :إن الإعداد كان قاسـيا جدا .. وكنا نشـاهد بعض القادة الذين يريـدون إزالة ماحدث في نكسـة ٦٧ .. حيث لـم نمنح كطيارين الفرصـة للقتال .. ومن أبـرز القادة التي تعاملنا معهم القائد (حسـني مبـارك) .. وكان قويا جدا وبث فينا روح الإنضبـاط وإنكار الذات وتقديم أرواحنا لمصر وبذل الدماء لتحرير الأرض .. وإتخذناه وقتها قـدوة لنا .. حيث كان يري أن المشـاركة في حرب لتحرير الأرض من أسـمي الأهداف التي يمكـن أن يعيش من أجلها الفرد .. لذلك كنا نتسـابق علـي تحقيق أعلي التقديرات عند التدريب بالنار .. وكان من القادة المباشرين لي الطيار(حسن فهمي) .. حيث كان صاحب قلب حديد وكان قائد سرب في حرب الإستنزاف .. ثم قائد لواء في حرب ٧٣ .. وكان عندما نفقد زميلا يحرص علي تجاوزنا ذلك حتي لانتأثر نفسـيا .. وبعد فترة الإسـتنزاف واصلنا التدريب من خلال تحديد أهداف معينة لكل سرب وتشكيل يتم التعامل معها عند قيام الحـرب في أي وقـت .. حيث تدربنا علي التعامـل مع قواعد الصواريـخ والمدرعات ومراكز القيادة .. وكنا نتدرب علي نماذج هيكلية في ميدان الرمي بوادي النطرون .. وكنا نسـمي بطائـرات المعاونة للجيوش نتحرك بناء علي طلب الجيوش في المواقع لمهاجمة أية أماكن معاديـة تعترض تحرك القوات المصرية أو تهاجمها .. وهذا تم تنفيذه بنجاح شـديد خلال حرب أكتوبر مع قوات الجيش الثاني بقيادة (فؤاد عزيز غالي)..

« إخفاء موعد الحرب»

إسـتمر الصقـر في الحديث عن تنفيـذه بعض المهام قبل بدء الحرب .. فسـألته عن متي

وكيف علم بموعد الحرب ؟ .. قبل أن يرد ضحك الصقر وقال : إن قائد لواء ميج ١٧ الطيار(حسن فهمي) كان حريصا جدا علي إخفاء موعد الحرب علينا .. حتي لايتم تسريب الموعد خارج القاعدة للدرجة التي أخفاها عن رئيس قاعدة الصالحية وقتها والذي عاتبه وبكي لعدم إبلاغه .. وتم إبلاغنا قبل ساعتين بموعد الحرب وكنت وقتها برتبة نقيب وأطير علي الميج ١٧ .. وكنت قد



البطل اهاب الأول من اليسار في استقبال الرئيس مبارك

عدت من أجازة يوم ٢٩ سبتمبر ووجدت أننا رفعنا درجة الإستعداد .. ورغم ذلك لم يتوقع أحد أننا سندخل الحرب .. وفي ٥ أكتوبر إستأذن قائد اللواء في الحصول علي أجازة لزيارة أسرته وعاد في السادسة صباح ٦ أكتوبر ومعه خطاب تفاصيل وموعد الحرب وطلب عدم إيقاظ الطيارين وتركنا نائمين حتي الساعة الثامنة والنصف صباحا علي غير العادة .. وبعد أن إستيقظنا عزم الطيارين علي الإفطار في الساعة العاشرة رغم أننا في رمضان وكنا نحرص علي الصيام .. وطلب من الجميع الإفطار .. وفي الثانية عشرة ظهر يوم ٦ أكتوبر طلب الإجتماع مع قادة التشكيلات وكنا حوالي ستة طيارين .. وعندما توجهنا إليه أخبرنا بأن الحرب ستقوم بعد ساعتين .. وأن هذا شرف لنا وأن مصر أمانة في أعناقنا ومن واجبنا تحرير الأرض والعرض .. ثم سقطت دمعة من عينه .. وكان معنا ضابط قبطي وهو الطيار» نيقولا رزق الله» صاح بصوت عالي « الله أكبر» وكانت أول صيحة بهذا النداء تطلق قبل الحرب .. ثم تم تذكيرنا بالأهداف التي سنتعامل معها خلال الضربة الأولي ..

« أهداف الضربة الأولي »

بعد رشفات من مشروب نسكافيه توقف الصقر للحظات وكأنه يسترجع لحظات الشرف .. فسألته عن الأهداف التي كلف بتدميرها في الضربة الجوية الأولي فقال : كنت مكلفا كقائد سرب يشمل تشكيلين من ثماني طائرات بضرب موقع صواريخ الطاسة في تقاطع المحور الأوسط مع التقاطع العرضي بعمق سيناء .. وكانت هذه

الصواريخ توفر الحماية لهذه المنطقة فكنا مكلفين بضربها لإعطاء الفرصة لطائراتنا السوخوي والميراج للطيران بحرية لضرب العمق في سيناء .. وهذا الموقع يعد أحد أربعة مواقع إسرائيلية مهمة تغطي سيناء وهي رمانة وبالوظة والطاسة وأم خشيب بشرم الشيخ .. وتوجهنا إلي موقع الطاسة علي شكل تشكيلين بفرق دقيقة واحدة .. وكنت أحمل ساعتين الأولي خاصة بتوقيت الطائرة والثانية توضح توقيت وصولي إلي الهدف .. وشاهدت موقعا مشابها لمكان الطاسة قبل الوقت المحدد لوصولي بـ ٩٠ ثانية فرفضت ضربها .. وأبلغت باقي التشكيلين وعلمت بأنه موقع هيكلي لخداعنا .. وبعد إستمرار الطيران وجدت الموقع الحقيقي ونفذنا الضربة ونحن علي إرتفاع ٢٥ مترا .. وكانت الطلعة ناجحة .. وعند عودتنا واجهتنا مقاومة من بعض المدفعية أدت إلي إستشهاد الطيار « عاصم عبدالحميد » من طاقم السرب الثاني .. وكان هو أول شهيد في اللواء بعد خمس دقائق من بدء الحرب .. وفي ٨ أكتوبر نفذنا طلعة لتأكيد تدمير موقع الطاسة وأثناء عودتي شاهدت بعض المدرعات فتعاملت معها .. وفي نهاية اليوم تعرض مطار الصالحية للضرب وتم إصلاحه بسرعة خلال ساعات بفضل جهود الأبطال والذين لاتعلم أجيالنا الجديدة أي شيء عن بطولاتهم ..

« أسر عساف ياجوري»

ويواصل الصقر ذكرياته عن أيام التحرير المجيدة قائلا : في ١٤ أكتوبر تلقينا إشارة من الجيش الثاني بوجود سرية صواريخ إس إس ٢٠ وهي صوارخ أرض أرض محمولة علي سيارات جيب ومدرعات تعترض تقدمهم وتهاجمهم بشدة وتتحرك خلف سواتر .. فتوجهنا في تشكيلين من ثماني طائرات إلي الموقع الذي تم تحديده لهذه السرية .. وبعد عبور القناة والطيران لمدة ثلاث دقائق لم نعثر علي الصواريخ في الموقع الذي تم تحديده فقررنا العودة .. وخلال ذلك شاهدت لواء مدرعات يبدأ في مرحلة الفتح إي إتخاذ مواقع هجومية وشاهدتهم بالصدفة البحتة في موقع بين الطاسة وبالوظة في مواجهة الجيش الثاني .. وتعاملنا مع الدبابات وأدي ذلك إلي إرتباك وسط اللواء المدرع وأخبرنا الجيش الثاني بالموقع حيث تعامل مع الدبابات وأسر « عساف ياجوري» ..

« توفيق من الله»

« هناك أشياء شاهدناها خلال الحرب تؤكد أن الله معنا « هكذا قالها الصقر وواصل حديثه قائلا : لم يرد الله أن نعود دون تنفيذ مهمتنا الرئيسية وهي التعامل مع الصواريخ التي كانت تهدد الجيش الثاني .. حيث فوجئنا خلال عودتنا من المهمة السابقة بأن الملازم أول طيار» الحارتي « تاه عن التشكيل .. ولكن ذلك كان من تدبير الله .. حيث إكتشف موقعا حصينا تستتر خلفه الصواريخ التي كنا نبحث عنها .. وذلك بعد تحركها لمسافة

بعيدة وإختفائها عن الهجمات وتعامل معها وأصاب دبابة وعربة مدرعة تحمل صواريخ ماإضطر باقي العربات للهرب في عمق سيناء بالصواريخ .. وهذه الضربة التي جاءت بتوفيق من الله تم تصويرها بوضوح من خلال كاميرا مثبته في الطائرة .. وكانت هذه الضربة من الضربات التي وجدنا فيها عناية الله لنا ومساعدة بجنود لم نرها .. وهذا أدي إلي إرتفاع روحنا المعنوية والتنافس علي تقديم الروح فداء لمصر .. وأتذكر أن الطيار « سمير بكير» كان قد إنتقل إلينا قبل الحرب بفترة قصيرة وكان يطير علي الميج ٢١ وتم منعه من الطيران لأن طائراتنا ميج ١٧ ويحتاج لتدريب مكثف عليها إلا أنه رفض البقاء دون المشاركة وصمم طوال الأسبوع الأول من الحرب حتي تم السماح له بالطيران .. وطلبت منه أن يرافقني في السرب علي أن أوجهه خلال الطلعات .. وهذه الروح والبطولات للأسف لم يشعر بها شبابنا الحالي وأتمني من وسائل الإعلام إبراز هذه البطولات حتي يعلم أولادنا أن أبطالنا ضحوا بأرواحهم لرفعة وطنهم ..

" الوقوع في الأسر"



البطل اهاب يروي تفاصيل مواجهته لشارون

وبعد فترة توقف طلبت من الصقر أن يروي لنا عن أسوأ اللحظات التي عاشها خلال الحرب فقال : ليس هناك أسوأ من الأسر في يد العدو .. حيث كنت أقوم بقيادة تشكيلين من ثماني طائرات للهجوم علي الثغرة في ٢٢ أكتوبر .. وفوجئنا بكمية هائلة من المعدات وبعد تعاملنا مع الأهداف المحددة لنا فوجئت بطائرة هليكوبتر معادية تخرج من فوق جبل عتاقة متجهة إلي الشرق .. فتوجهت للتعامل معها ولكن فوجئت بضرب طائرتي وطائرة الطيار» نيقولا إسكندر» بصاروخين وكانت إصابة « نيقولا « خفيفة .. حيث تمكن من الهرب والقفز منها خارج

منطقة الثغرة .. بينما كانت إصابتي شديدة أدت إلي إشتعال الطائرة .. وعندما شاهدها «نيقولا » تسقط في منطقة الثغرة مشتعلة إعتقد بأنني إستشهدت .. وفور وصوله تم إبلاغ أسرتي بإستشهادي ولكنني بعد هبوطي قمت بإخفاء الباراشوت وأشعلت سيجارة وحاولت الإختباء بعيدا عن أيدي الأعداء .. ولكنني فوجئت بعد ٥ دقائق بسيارات جيب ومدفعية ورشاشات وسرية من الإسرائيليين يطلبون إستسلامي وتسليم طبنجة كانت في يدي .. ثم تم وضع غمامة علي عيني وإصطحبوني إلي منطقة عبرت خلالها كوبري خشب علي ترعة الإسماعيلية ..

" المواجهة مع شارن"

وسألت البطل : ماذا تم بعد عبوره الكوبري ؟ فقال : عندما تم رفع الغمامة عن عيني فوجئت بوجود الجنرال « اريل شارون « أمامي وبواسطة مترجم سألني عما إذا كنت أعرفه فأجبت بالإيجاب فقال : من أين تعرفني ؟ .. فقلت : أنني أشاهدك علي التليفزيون .. فسألني : عن الأهداف التي ضربتها خلال هذه الطلعة فقلت له : بأنني لم أضرب شيئا .. فرد قائلا : إنك طيار حمار لأنك لم تصب أي شيء .. فقلت له متحديا : حمار حمار .. فطلب شارون معلومات سريعة عن نتيجة الضربة التي نفذتها وكانت مؤثرة مما أصابه بالغيظ فتوجه إلي وشد شعري بقوة قائلا : أنت طيار كذاب .. ثم أشار لهم بنقلي مقيدا ووضعي في الشمس لفترة طويلة ثم نقلوني إلي جبل لبني وكان به الأسري المصريون حيث كانت معنوياتنا مرتفعة جدا وإشتبكنا كثيرا مع الحراس الإسرائيليين إحتجاجا علي سوء المعاملة ورداءة الطعام ..

" داعية سلام"

ويتوقف الصقر لحظة لإشعال سيجارة ثم واصل حديثة عن ذكرياته في الأسر قائلا : تم بعد ذلك نقلي إلي سجن عتليت .. وواجهت معاملة سيئة ووضعوني داخل السجن الإنفرادي .. وبدأ فريق من الخابرات محاولة الحصول علي أية معلومات مني وكنت أخدعهم .. وعندما تكون لديهم معلومات حقيقية علي بعض الأشياء يعلمون بأنني أكذب عليهم ويقومون بضربي ثم يأخذوني إلي ساحة يتم فيها تعذيب أحد الأشخاص بشدة ثم يدعون أنهم قتلوه بصفته مقاوم فلسطيني وأن الدور علي .. كما يضعون تسجيلات بأصوات أشخاص يعانون من آلام التعذيب لإرهابي من أجل أن يدفعوني للتعاون معهم .. إلا أنني بقيت صامدا كما أنهم قدموا لي عرضا لمساعدتي لكي أكون داعية سلام بعد إنتهاء الحرب ومساعدتي في الحصول علي دورات متقدمة لإدارة الأعمال إلا أنني رفضت كل ذلك ..

« الشهيد الحي »

وعن متي وكيفية معرفة أسرته بأنه علي قيد الحياة يقول الصقر: في ٢ نوفمبر قام الصليب الأحمر الدولي بإبلاغ سويسرا بقائمة أسماء الأسري المصريين وكنت من بينهم .. وعندما علمت مصر بها كانت مفاجأة وتم إبلاغ أسرتي .. وبدأت مفاوضات تبادل الأسري وحرص الإسرائيليون علي الإحتفاظ بي مع عدد من الضباط لنكون ورقة أخيرة .. حيث يعتقدون بأن مصر تحتفظ بأسري أخرين لديها وبالفعل تم نقلنا كآخر أسري يوم ٢٢ نوفمبر وعدت بعدها للخدمة ومواصلة دوري لخدمة مصر ..

« السيرة الذاتية »

اللواء طيار / اهاب عبدالعزيز مرسي

« الشهادات »

١ ـ بكالريوس الطيران والعلوم العسكرية .

٢ ـ ماجستير الطيران والعلوم العسكرية .

٣ ـ زمالة أكاديمية ناصر العسكرية ..

٤ ــ دبلوم في إدارة الأزمات والتفاوض ..

٥ ــ دبلوم في الإدارة العليا للمطارات الدولية ـ كندا ــ .

٦ ــ دبلوم في الإدارة التجارية للمطارات ــ كندا ــ ..

« المناصب التي تولاها »

١ـ نائب رئيس الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية ..

٢ ــ مدير مطار برج العرب الدولي ..

٣ ـ مدير مطار الغردقة الدولي ..

٤ ــ رئيس قطاع مطارات الجنوب

٥ ــ رئيس شعبة التفتيش الجوي ..

٦ ــ قائد المنطقة الجوية الغربية ..

٧ ــ رئيس أركان المنطقة الجوية الشرقية ..

٨ ـ نائب رئيس شعبة العمليات الجوية ..

٩ ــ الملحق العسكري لمصر بالبرازيل والأرجنتين ..

« الأوسمة والأنواط «

١ ـ وسام الجمهورية من الطبقة الأولي .

٢ـ وسام النجمة العسكرية حرب أكتوبر .

٣ ــ ميدالية حرب أكتوبر ..

٤ ــ ميدالية تحرير الكويت ..

٥ ـ وسام الإستحقاق من الطبقة الأولي ــ البرازيل ــ .

٦ ــ وسام التفوق ــ الأرجنتين ــ ..

٧ ــ نوط التدريب من الطبقة الأولي .

٨ ــ ميدالية مصابي العمليات الحربية حرب ٧٣ ..



الفصل التاسع

الطيار البطل

« سمير عزيز ميخائيل »



(عندما شاهدت الطائرات الإسرائيلية تقترب مني قمت أنا و» إسماعيل إمام « الذي كان يقود الطائرة المجاورة لي بعمل دوران مفاجئ .. وإكتشفنا بعد ذلك بأننا تفادينا صاروخا أطلقته الطائرات الإسرائيلية علينا .. ولو كنا تأخرنا ثانية واحدة لكان أصابنا في مقتل .. وهذا أعتبره معجزة إلهية لأن ماحدث لايمكن أن يتحقق إلا بذلك .. وهذا بفضل وتوفيق الله .. ونتيجة لإنفجار الصاروخ أصيبت طائرة إسماعيل بشظية في محركه .. وأخبرني بأنه أصيب وسيضطر للعودة إلي المطار ..لذلك بقيت لوحدي كحماية خلفية لطائرات السوخوي حتي يتم عبورها بالكامل للقناة .. وبدأت في إجراء مناورات للطائرات المعادية ورغم أنها ميراج حديثة إلا أن الله وفقني ونجحت في إلهائهم عن مطاردة السوخوي) ..

من أقوال الطيار البطل

« سمير عزيز ميخائيل » ..

" من هو "

البطل طيار « سـمير عزيز ميخائيل « .. تخرج مـن الكلية الجوية عام ٦٣ في الدفعة ١٤ .. وعمل علي طراز الميج ٢١ .. وكان وقت الحرب قائد ثاني سـرب بمطار المنصورة .. وشارك في الضربة الأولي لحماية الطائرات المهاجمة .. وفي عدد كبير من الطلعات حتي أصيب عقب سقوط طائرته في إشتباك فوق بحيرة المنزله .. وكان قد تمكن في حرب الإستنزاف من إسقاط طائرتين إسرائيليتين .. إحداهما كانت بقيادة طيار حصل علي وسام كبير لإسقاطه خمس طائرات عربية من قبل .. وتم أسره بعد سقوطه فوق بورسعيد ..

" كتب أمريكية "

عندما إتصلت بالطيار « سمير» لمقابلته وتسجيل شهادته .. طلب مني اللقاء في منزله بأحد شوارع حي الماظة .. وقبل أذان العصر وعندما توجهت إليه إستقبلني بحرارة ..



البطل سمير في منزله مع الكاتب

وعلمت أنه طلب تأخير وجبة الغذاء .. حيث كانت الأسرة تستعد لتناولها وعزمني علي البقاء .. علي أن يتناولوا وجبتهم وقت الإفطار .. ولكنني رفضت لوجود إرتباطات أخري .. وبعد جلوسي في صالون الشقة .. شاهدت عدة كتب بالإنجليزية عليها صور طائرات .. فسألته عليها فأمسك الصقر بمجلد فاخر وقال : هذا كتاب بإسم « العنقاء فوق النيل « ألفه الخبيران العسكريان» لون نوردين» و « ديفيد نيكول « عن حقائق حول حربي ٦٧ و٧٣ .. وتم ذكري في خمسة مواضع في هذا المجلد عند الحديث عن طائرات الميج ٢١ .. تناولوا فيها الطلعات التي قمت بتنفيذها ولايوجد هذا المجلد إلا في مكتبه الكونجرس الأمريكي .. والكتاب الثاني بإسم « الميج ١٩ و٢١ في القتال « وهو من تأليف « ديفيد نيكول» و «توم كوبر» وتحدث الكتاب عن المعارك المصرية بهذه الطائرات .. وتم ذكري فيه أيضا ووضع قصتي وصورتي وتفاصيل المواجهات التي خضتها بطائرات الميج ٢١ ..

« مبارك باني القوات الجوية »

دفعني ذلك لأن أسأل الصقر عن : هل حصلت البطولات المصرية علي حقها من التناول في الكتابة أو الإعلام بشكل مماثل لما قام به الأجانب الذين سجلوا بطولاتنا ؟ .. إعتدل الطيار «سمير « في جلسته ثم أخرج زفيرا يدل علي حزنه وقال : لم يحصل أبطالنا خاصة الشهداء علي حقهم من التناول وعرض بطولاتهم أمام الأجيال الحالية .. وبعد مرور ٣٥ عاما علي نصر أكتوبر ـ كان لقائي معه منتصف عام ٢٠٠٨ أي قبل الإحتفال بمرور ٣٥ عاما علي الحرب ـ يجب علينا تذكير شبابنا بذلك خاصة فيما يتعلق بالقائد « مبارك « الذي تدرج في القوات الجوية حتي تولي قيادتها .. وأقول لشبابنا أن القائد «مبارك « قبل أن يكون رئيسا لعب دورا أساسيا في بناء القوات الجوية والتخطيط للضربات الأولي التي فتحت الباب لنصر أكتوبر وإعادة الأرض والعرض .. وكنا نشاهد الرئيس في كل وقت من خلال زياراته الدورية والمفاجئة .. حيث كان يصل إلينا في مطار المنصورة في طائرات قاذفات قنابل لمتابعة كل الإستعدادات وتوفير كل الإمكانيات لنكون جاهزين للحرب في أي وقت ..

« الإستعداد ووقت الحرب»

توقف الحوار فترة حيث دخلت علينا إبنة البطل لتسألني ماذا أريد من طعام لإعداده للفطار ؟ .. إلا أنني إعتذرت وقلت لوالدها : الإعداد الذي أريده هو كيف تم للحرب ومتي علم بها ؟ .. فضحك وقال : بدأ الإعداد منذ فترات طويلة ولكن في سبتمبر ٧٣ تم رفع درجة الإستعداد وسط الطيارين .. وتم فتح عدد الساعات المخصصة للطيارين للتدريب علي طائراتهم .. وفي هذا الوقت كانت زوجتي في المنصورة بجوار المطار فطلبت منها العودة إلي القاهرة لشعوري بوجود شيء قريبا .. وزاد هذا الشعور مساء الخامس من

أكتوبر عندما جمعنا قائد اللواء وطلب منا النوم مبكرا لأن لدينا بعض الأعمال المهمة يوم ٦ أكتوبر .. وفي الصباح تم جمعنا في غرفة المحاضرات وأخبرنا بأن الحرب ستكون بعد ظهر اليوم وبدأنا في تجهيز الطائرات وإعدادها للحظة المناسبة ..



البطل سمير يهبط من طائرته

« الضربة الأولي »

أما عن دوره خلال الضربة الأولي فقال البطل طيار» سمير» : كان هدف التشكيل الذي كنت أقوده وهو من أربع طائرات توفير الحماية للطائرات المقاتلة والقاذفة التي نفذت الضربة الأولي في عمق سيناء .. ومنع أية طائرات معادية من إعتراضهم قبل وأثناء وبعد تنفيذ المهمة .. والحرص علي عودة كل الطائرات إلي مواقعها في المطارات المختلفة .. وبالفعل قمنا بتغطيتهم وفوجئنا بعدم وجود أية مقاومة جوية من الإسرائيليين مايؤكد نجاح مصر في حرب الخداع والتمويه .. وكنا نأمل العثور علي أية طائرة معادية لمواجهتها حتي لانعود بدون أي إشتباك خاصة وأنا لدي تاريخ طويل من الإشتباكات معهم خلال حرب الإستنزاف ..

« أول مواجهة مع العدو »

قبل أن يكمل حديثه حول باقي مشاركاته في حرب أكتوبر قاطعت الصقر وسألته عن أول مواجهة خاضها مع طائرات العدو فقال : كانت أول مواجهة في سبتمبر ٦٩ .. حيث كنت وقتها في مطار الغردقة وبعد ٢٤ ساعة من حصولي علي أجازة تم إستدعائي ..

وعندما عدت وجدت مفاجأة سعيدة وهي أنني سأقوم بطلعة في عمق سيناء لتأمين طائرتي سوخوي ستقومان بتصوير بعض المواقع المهمة .. وبالفعل قام تشكيل من أربع طائرات ميج ٢١ بمصاحبة طائرتي السوخوي .. وكان قائد الطائرة المجاورة لي « إسماعيل إمام « وعبرنا القناة علي إرتفاع منخفض أقل من عشرة أمتار للهروب من أجهزة الرادار والصواريخ .. وكان يجب علي طائرات السوخوي الإرتفاع إلي ٥ كم لتصوير المواقع المحددة .. وكانت عبارة عن ممر متلا علي بعد ٤٠ كم من القناة ومطار المليز علي بعد ٦٠ كم .. وهذا الإرتفاع يمثل خطورة علينا وعندما إرتفعت الطائرتان تقدمهما زميلي « سمير عبدالله» وأنا بقيت خلفهما لحمايتهما .. وأثناء عودتنا أبلغني الموجه الأرضي بوجود طائرات معادية علي بعد ٤٠ كم مني مايعطيني الفرصة للمناورة .. ولكن فوجئت به يخبرني بأن الطائرات علي بعد قليل مني .. وكان كل همي أن تعبر الطائرتان بأفلام التصوير لتحليلها ومعرفة المعلومات الموجودة بها ..

" معجزة إلهية"

وصمت الطيار « سمير « فترة وكأنه يتذكر لحظة عصيبة عليه وقال : عندما شاهدت الطائرات الإسرائيلية تقترب مني قمت أنا و«إسماعيل إمام» الذي كان يقود الطائرة المجاورة لي بعمل دوران مفاجئ .. وإكتشفنا بعد ذلك بأننا تفادينا صاروخا أطلقته الطائرات الإسرائيلية علينا .. ولو كنا تأخرنا ثانية واحدة لكان أصابنا في مقتل .. وهذا أعتبره معجزة إلهية لأن ماحدث لايمكن أن يتحقق إلا بذلك .. وهذا بفضل وتوفيق الله ونتيجة لإنفجار الصاروخ أصيبت طائرة إسماعيل بشظية في محركه .. وأخبرني بأنه أصيب وسيضطر للعودة إلي المطار لذلك بقيت لوحدي كحماية خلفية لطائرات السوخوي حتي يتم عبورها بالكامل للقناة .. وبدأت في إجراء مناورات للطائرات المعادية .. ورغم أنها ميراج حديثة إلا أن الله وفقني ونجحت في إلهائهم عن مطاردة السوخوي .. وبعد عبور الطائرات إسترحت وبدأت في إستدراج الطائرات الإسرائيلية ناحية القناة حتي أكون في منطقة آمنة حتي لوسقطت أكون في أرضي .. وعند وصولي إلي القناة قابلتني أربع طائرات ميج ٢١ مصرية لإستقبالنا ووقعت مواجهة معها وثماني طائرات إسرائيلية من طراز ميراج وكانوا علي إرتفاع ٣ كم .. بينما طرت علي إرتفاع ٥ كم .. وشاهدت الجميع علي شكل ساقية عبارة عن طائرة ميراج للعدو خلفها طائرة ميج ٢١ مصرية وهكذا .. والجميع يحاول النيل من بعضهم .. وعندما دخلنا أجواء مصر دخلت في مواجهة طائرة ميراج إسرائيلية فأصيب قائدها بالإرتباك .. وإضطر للتوجه إلي سيناء في خط مستقيم لمده ثواني .. فقمت بضربة بصاروخ وبتوفيق من الله أصاب محرك الطائرة وإشتعلت فيه النار .. وذلك في أول مواجهة من نوعها ولولا فضل الله ماتحقق لأنه من النادر جدا أن يتم ضرب الميراج بالميج ٢١ في مثل هذه الظروف .. وإنتهي الإشتباك بهروب

باقي الطائرات الإسرائيلية .. وحصلت في هذه الواقعة علي نوط الجمهورية العسكري من الدرجة الأولي ..

" الطائرة الثانية "

توقفنا لعدة دقائق عن مواصلة الحديث لإستدراك بعض المعلومات بشأن سيرته الذاتيه وإعطاء الفرصة لإبنته لإلتقاط صورة لنا .. ثم سألته عن ظروف إسقاطه للطائرة الثانية فقال : خرجت ضمن تشكيل من أربع طائرات من مطار المنصورة خلال حرب الإستنزاف .. لحماية طائرات الميج ١٧ عند قيامها بتدمير موقع لصواريخ الهوك في منطقة رمانة علي البحر المتوسط .. ودخلنا إلي موقع الصواريخ وكانت خافية عنا .. ولم نعرف مكانها إلا بعد إطلاق أحد صواريخها علينا فتم تحديده والتعامل معه .. وعند عودة الطائرات بعد تنفيذ المهمة تأخرت لفترة متوقعا وصول طائرات معادية لكي أشتبك معها .. حيث كانت الروح المعنوية لدينا مرتفعة وكان الجميع علي إستعداد للموت من أجل رفعة شأن مصر .. ولكن ماحدث أن الطائرات الإسرائيلية توجهت وقطعت الطريق علينا في منتصف المسافة بين المنصورة ورمانة .. وفوجئت بأربع طائرات ميراج إسرائيلية تطلق النيران علي طائرة زميلي « حمدي عقل «وبتوفيق من الله لم يتم إصابتها .. وعندما إقتربت من الطائرات الإسرائيلية قمت بعمل مناورة وأطلقت صاروخا أصاب الطائرة .. وعند حدوث ذلك هرب باقي التشكيل الإسرائيلي إلي عمق سيناء .. وكان قائد هذه الطائرة يدعي « عيزرا» وحصل علي وسام متميز لقيامه بضرب خمس طائرات مصرية وسورية في إشتباكات سابقة .. وقام الأهالي بأسره فور قفزه من طائرته بجوار المنصورة ونقله للمستشفي وحصلت يومها علي مكافأة ٥٠٠ جنيه ..


البطل سمير داخل كابينة طائرته

" روح عالية"

وبملامح تكتسي بالجدية قال البطل « سمير »: إن أهم شيء حاليا هو إيجاد الأسوة الطيبة لشبابنا ليقتدوا بها

خاصـة وأنهـم حاليا فـي حالة من الفـراغ .. ويسـعون لقضاء أوقاتهم بأي شكل ويسيرون بدون هدف .. فعندما نخبرهم بأنه من ٣٥ عاما ـــ كان لقائي معه في عام ٢٠٠٨ بعد مرور ٣٥ عاما علـي النصر ـــ كان هنـاك رجال أبطال ضحـوا بأرواحهم لحماية البلد .. فإن ذلك يمكن أن يخرجهـم مما فيـه ويساعدهم علـي عدم الإنقياد خلف بعض الأصـوات التي تهدف إلي التخريـب وليس الإصـلاح .. لقد كانـت الروح الوطنية خلال حرب أكتوبر وحروب الإسـتنزاف عاليـة جـدا .. وكنا نتسـابق من أجـل تصدر الصفوف الأمامية خـلال المواجهات مع العدو .. وأتذكـر واقعة خلال حرب الإسـتنزاف عندما كنا في إشتباك ضد طائرات فانتوم إسرائيلية وكنت مستعدا لضرب إحداها ففوجئت برقم ٢ من سـربي ينحرف نحوي لضرب الطائرة في إطار من المنافسـة والحرص علي المشاركة في تحقيق النصر ..



طيار اسرائيلي ضحية البطل سمير

« مدمرة مصرية »

ومن بين البطولات التي حققها البطل « سمير» واقعة المدمرة المصرية حيث منع هجوما إسرائيليا عليها ويقول عنها : خلال حرب الإستنزاف قامت مدمرة مصرية بإطلاق قذائف مدافعهـا علي مواقع في بالوظة .. وإكتشـف الإسـرائيليون مكانها وبـدأوا في الإعداد لضربها .. حيث قامت طائرات « سـكاي هوك « تحمل فليرز تضيء الموقع إنتظارا لوصول الطائـرات المهاجمة وضرب المدمـرة في النور .. وعندما توجهت إلي الموقع لحماية المدمرة .. فوجئت بعملية تشـويش كبيرة في الأجهزة .. ولكـي أفشل إستعداد طائرات السكاي هـوك .. دخلت علـي الفليرز وعملت منـاورات فوقها ماأدي إلي قطعهـا لحوالي ٦ دقائق .. وفـي نفس الوقـت قام قائد المدمرة المصرية بحركة ذكيـة .. حيث دخل في عمق مياة المتوسـط بدلا من التوجه في مثل هذه الحالات إلي الشـاطيء .. وعندما عادت الطائرات الإسـرائيلية إلي الموقع بحثوا عن المدمرة علي الشاطيء ولم يجدوها وهذا أدي إلي إنقاذ المدمرة ..

« أسوأ لحظة»

وعن أسوأ اللحظات التي عاشها خلال حرب أكتوبر قال الطيار « سمير « : هناك لحظة سيئة بالفعل لن أنساها .. حيث كانت في ٨ أكتوبر ٧٣ بعد تنفيذي خمس طلعات ناجحة خلال هذا اليوم وقبل اخر ضوء .. طلب مني قائد السرب الطيار» مجدي كامل « الإقلاع بدلا منه لإصابته بالتعب .. فقمت بالتوجه إلي إشتباك فوق بورسعيد لحماية المنطقة من هجوم إسرائيلي لضرب الصواريخ في بورسعيد .. في إطار خطة لهم للتسلل إلي المنطقة وشاهدت أربع طائرات ميراج علي إرتفاع عالي فتوجهت للتعامل معهم بصحبة ثلاث طائرات أخري .. ولكي ندخل المواجهة كان علينا التخلص من خزانات الوقود لنتحرك بسرعة أكبر .. وبالفعل أصدرت أمر للطائرات الثلاث بالتخلص من الخزانات .. بينما حدث عطل في طائرتي ولم أستطع التخلص منها مما تسبب في بطء حركة الطائرة .. وكان من المفروض العودة إلي القاعدة ولكنني رفضت حتي لاأترك باقي الطائرات في المواجهة .. وقررت دخول الإشتباك ولبطء الطائرة وزيادة عدد الطائرات الإسرائيلية إلي ثماني طائرات .. وكما يقولون الكثرة تغلب الشجاعة فتم ضربي وقفزت من الطائرة وسقطت في بحيرة المنزلة .. وإعتقد الصيادون بأنني إسرائيلي حيث كانت ملامحي قريبة من الأجانب .. ورغم إصابتي بسبب السقطة بكسر في ظهري إلا أنني أخبرت الصادين بأنني مصري .. وتم نقلي للمستشفي للعلاج حيث أصابني الكسر بشلل نصفي .. وكان حزني الشديد بسبب عدم إستكمالي لعمليات مواجهة العدو خلال الحرب ولم يكن حزني بسبب الإصابة حيث إستكملت علاجي وأصبحت في حالة عادية ..

« السيرة الذاتية»

الإسم : سمير عزيز ميخائيل

خريج الكلية الجوية عام ٦٣

شارك في حرب اليمن عام ٦٥

قائد تشكيل رباعي رئيس أركان لواء

حاصل علي وسام الجمهورية العسكري من الدرجة الأولي

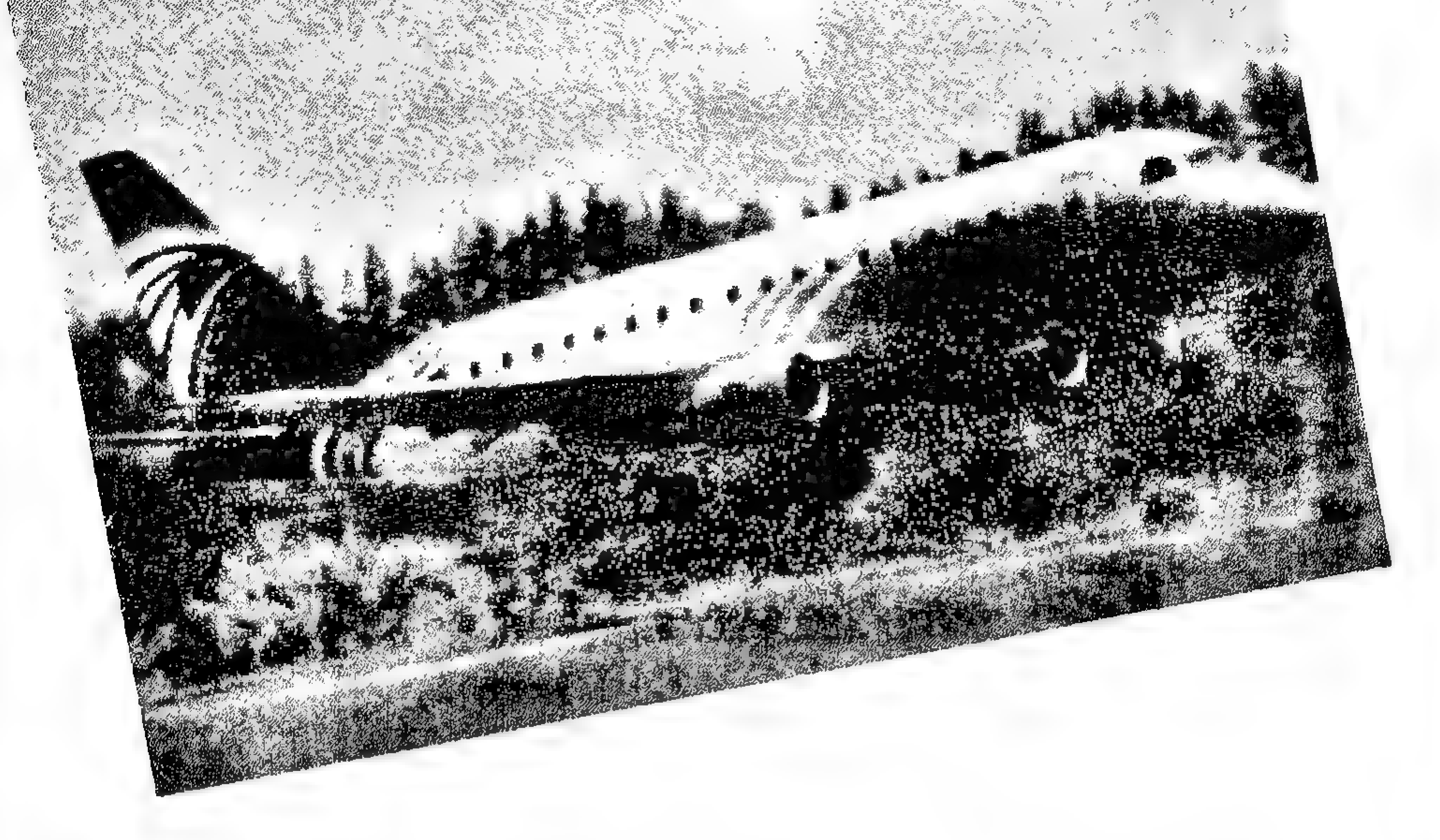
نوط الشجاعة

نوط أكتوبر

نوط الواجب

نوط الخدمة الحسنة في اليمن ..

شركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والإقليمية (إكسبريس)



الشركة أنشئت في مايو ٢٠٠٦ لتقديم خدمة النقل علي شبكة الخطوط الداخلية بجودة عالية وهي تهدف لتطوير المنتج الذي تقدمه مصر للطيران في السوق الداخلي ..

ويعتمد تشغيل إكسبريس علي أسطول من ١٢ طائرة متوسطة المدي وبإمكانيات تكنولوجية متقدمة من طراز إمبراير ١٧٠ وبعدد مقاعد ٧٦ مقعدا وهو مناسب إقتصاديا للطائرات التي تعمل علي الخطوط الداخلية أو الإقليمية ..

وتتميز طائرات الشركة بدرجة عالية من الراحة حيث تتمتع الكابينة بوجود مقعدين فقط وليس ثلاثة في كل جانب كما أن المسافة بين الصفوف تسمح للراكب بمستوي جيد من الراحة وتحتوي كابينه هذه الطائرات علي درجتين هما الدرجة السياحية والمتميزة وتسمح بتقديم خدمات جوية ملائمة لطول الرحلة ..

تقوم الشركة بتنظيم رحلات متتابعة يوميا إلي أهم المدن السياحية وبأسعار تنافسية لجذب الشرائح المختلفة من المسافرين في السوق الداخلي كما تنظم الشركة رحلات إلي مدن دولية تصل هي والمدن الداخلية إلي ١٨ مدينة داخلية ودولية ..

الفصل العاشر

الطيار البطل

" محمد زكي عكاشة



(عندما تم تكليفنا بضرب صواريخ الهوك الإسرائيلية في سيناء .. تم الإعداد لتدمير الموقع بواسطة هجومين الأول بالقنابل والثاني بالصواريخ لتأكيد تدمير الموقع .. علي أن يكون أول موقع يتم تدميره مركز القيادة .. حيث يصاب كل الموقع في حالة ضربه بالشلل التام .. وكنت وقتها أنفذ الضربة بمصاحبة ثلاث طائرات وعند إقترابي من الموقع رميت قنابلي وفوجئت بقائد الطائرة التي خلفي يقول عبر موجة الإتصال بيننا : الله ينور القنابل سقطت في حجرهم .. وذلك لدقة الضربة رغم أننا في التدريبات المكثفة لم تحدث هذه الدقة أبدا .. وهنا تذكرت الآية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي « ١٧ الأنفال .. وهذا لايحدث إلا بتوفيق ومدد من الله سبحانه وتعالي وتم وقتها إلغاء الضربة الثانية بعد نجاح الأولى)..

من أقوال البطل

" محمد زكي عكاشة " ..

المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح
الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

المهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات التطوير في كل شركات مصر للطيران وهي تعد من أقدم شركات الطيران في العالم حيث بدأت في السابع من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في مراحل نمو عديدة كان أبرزها في يوليو ٢٠٠٢ عندما صدر القرار الوزاري بتحويل مصر للطيران إلي شركة قابضة ويتبعها حاليا تسع شركات تلعب دورا مكملا لبعضها البعض في صناعة النقل الجوي بمصر ..

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم وسط شركات الطيران العالمية حتي وصل أسطولها إلي حوالي ٧٠ طائرة من مختلف الطرازات تصل بها إلي ٧٤ نقطة في ٥١ دولة إلي جانب عشرات النقط الأخري من خلال تحالف ستار العالمي ..

" من هو "

الطيار البطل « محمد زكي عكاشة « تخرج من الكلية الجوية عام ٦٢ .. شارك في حرب ٧٣ برتبة مقدم طيار وقائد سرب علي طائرات الميراج .. وكانت له صولات وجولات خلال حرب الإستنزاف .. أهمها تنفيذه خطه وضعها القائد « مبارك « لتدمير صواريخ الهوك الإسرائيلية .. والتي كانت تسبب تهديدا كبيرا علي طائراتنا .. وحصل علي عدة أوسمة .. كما أصدر عدة مؤلفات تسجل بطولات الصقور خلال المواجهات مع العدو سنعرض لها .. كما حصد عدة أوسمة ونياشين مقابل ماحققه في الحرب ..

" جنود الله "

في بداية شهادة البطل سألته فور لقائي معه في مكتبه بالمهندسين : هل شعرت



البطل عكاشة في مكتبه مع الكاتب

خلال مواجهاتك مع العدو بجنود لله ساعدونا في الصراع مع إسرائيل ؟ .. فكر الصقر للحظات وقال : فعلا لقد شعرنا كلنا بذلك .. ومن خلال عدة وقائع .. وأحكي لك عن واقعة صادفت فيها توفيقا شديدا من الله .. عندما تم تكليفنا بضرب صواريخ الهوك الإسرائيلية .. تم الإعداد لتدمير الموقع بواسطة هجومين الأول بالقنابل والثاني بالصواريخ لتأكيد تدمير الموقع .. علي أن يكون أول موقع يتم تدميره مركز القيادة .. حيث يصاب كل الموقع في حالة ضربه بالشلل التام .. وكنت وقتها أنفذ الضربة بمصاحبة ثلاث طائرات .. وعند إقترابي من الموقع رميت قنابلي وفوجئت بقائد الطائرة التي خلفي يقول عبر موجة الإتصال بيننا : الله ينور القنابل سقطت في حجرهم .. ولذلك لدقة الضربة رغم أننا في التدريبات المكثفة لم تحدث هذه الدقة أبدا وهنا تذكرت الآية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي « ١٧ الأنفال .. وهذا لايحدث إلا بتوفيق ومدد من الله سبحانه وتعالي..

« ٤٠ طنا قنابل »

ويتذكر الطيار» عكاشة» واقعة أخري .. تؤكد عناية الله لنا يقول عنها : يوم ١٤ أكتوبر ٧٣ قامت ١٦ طائرة فانتوم بضرب مطار طنطا .. وكان من الواضح أن هذه الطائرات من دولة صديقة لإسرائيل لمساعدتها في المواجهة مع مصر .. وقامت الطائرات بقذف المطار بأكثر من ٤٠ طنا من القنابل والمتفجرات .. ورغم ذلك وبفضل توفيق ورعاية الله لم يغلق المطار .. وإنحسرت الخسائر في إصابة دشمة فقط وفنطاز وقود .. بينما خرجت باقي منشآت المطار سليمة من هذه الهجمة الشرسة التي كان يمكن أن تدمر المطار بالكامل .. ولكن بفضل الله لم يتم ذلك وإستمر عمل المطار وإقلاع المقاتلات منه وتنفيذ عملياتها في عمق سيناء وحماية الأجواء المصرية طوال الحرب ..

« ملامح التطوير»

سألت الصقر « عكاشة» عن مرحلة مهمة شارك فيها وهي حرب الإستنزاف وكيفية الإعداد لحرب أكتوبر فقال : الإعداد بدأ في ١١ يونيو ٦٧ .. حيث بدأنا العمل الجاد لبناء القوات الجوية .. وكان حجم الهزيمة مروعا وتطلب الأمر منا العمل علي مدي ٢٤ ساعة .. وقبل قيام حرب ٧٣ كنت مقدم طيار علي سرب الميراج بمطار طنطا .. وكانت هناك شواهد بحدوث الحرب قريبا .. حيث بدأنا في تنفيذ بروفات وتجارب حول الطلعات التي سننفذها لمهاجمة العدو .. ورغم وجود مؤشرات علي بدء الحرب إلا أننا لم نصدقها لأننا عملنا تجارب عديدة وينتهي الأمر للعودة إلي الوضع القديم .. وفي صباح ٦ أكتوبر إجتمع بنا قائد اللواء وطلب من الطيارين الإفطار لأننا سنقوم بعمليات فعلية ولم نصدق الأمر إلا في الواحدة ظهرا عندما توجهنا إلي الدشم وإعداد الطائرات للإقلاع ..

« أول مهمة »

وعن ظروف أول مهمة شارك فيها يقول البطل : تأخرت مشاركتنا في الحرب بسبب غلق مطار طنطا بعد تعرضه للضرب يوم ٧ أكتوبر .. وتم تشغيله بعد يومين وكانت الطلعة الأولي في ٩أكتوبر لتنفيذ بعض المهام .. والثانية كانت في ١١ أكتوبر بمساندة ثلاث طائرات وتوجهنا إلي القنطرة شرق في موقع يبعد عن القناة بـ ٢٠ كم حيث كانت تتواجد سرية دبابات إسرائيلية فتعاملنا معها ودمرناها بالكامل وعدنا سالمين ..

« بطولات مبارك»

وقبل أن يستمر الطيار « عكاشة» في التحدث عن بطولات أكتوبر طلب العودة إلي فترة الإستنزاف وقال : هناك بطولات متميزة خلال حرب الإستنزاف .. من بينها إحدي الطلعات الناجحة التي كانت من تخطيط وتدبير القائد « حسني مبارك» .. حيث كان في ٦٩ مسئولا عن إدارة العمليات في القوات الجوية .. وهذه البطولة يجب أن تنسب لصاحبها وهو « مبارك « .. ففي هذه الفترة حدثت مناوشات شديدة مع الإسرائيليين .. وفي منتصف عام ٦٩ قامت مصر بعملية مؤثرة في لسان بورتوفيق مما هز هيبة إسرائيل .. وأرادت أن تنتقم فقاموا بضرب بورسعيد في ٢٠ يوليو ٦٩ بالطائرات ولم تتأخر مصر في الرد عليها .. وتم ذلك بعد ساعتين



طائرة اسرائيلية محطمة وظل مقاتلة مصرية

بتخطيط محكم من القائد « مبارك» فتم تحديد موقعين في المحور الشمالي لضربهما وكنت وقتها في مطار المنصورة .. وتوجهت إلي أحد الموقعين .. وكان يحتوي علي صواريخ الهوك .. وبفضل الله وتخطيط « مبارك « هجمنا علي الموقع من إرتفاع منخفض ودمرنا الصواريخ .. وأثناء عودتنا إشتبكنا مع طائرات إسرائيلية وأسقطنا طائرتي ميراج منها .. وهذه العملية سببت أزمة في إسرائيل .. حيث كانت هذه الصواريخ ذات سمعة أسطورية في العالم وجديدة من نوعها .. وكان الإسرائيليون يرهبوننا بها .. حيث كانت لديها إمكانيات رهيبة من بينها إصابة الهدف من الطائرات ولو علي بعد ٣٠ مترا فقط .. وهو البعد الذي يوفر عامل الأمان للطائرات حيث تلجأ للطيران علي إرتفاعات منخفضة .. وإستمرت عملياتنا طوال سنة وقد بلغ عدد الطلعات التي نفذناها حوالي ٢٧٣ طلعة .. كان نصيب مواقع «الهوك» منها كبيرا .. وسقط ثلاثة شهداء من سربي .. وهم الطيارون « أحمد جابر» و» طلال « و» محمود حمدي» .. وفي هذه الفترة كان يتم إرسال طائرات هليكوبتر في الليل إلي موقع صواريخ الهوك ليلا للتعامل مع الجيوب الباقية من الإسرائيليين .. حيث كان يستلزم ١٢ ساعة لإعادة تشغيل الموقع ولم نعط الإسرائيليين الفرصة لتنفيذ ذلك ..

« الإعداد النفسي »

بسبب شراسة الهجمات التي قامت بها القوات الجوية خلال حرب الإستنزاف .. وتحقيقها لنجاحات كثيرة من خلال وصف الطيار» عكاشة « .. عدت وسألته عن كيف تخطي الطيارون هزيمة ٦٧ ؟ فقال: لقد خضنا إعدادا نفسيا جيدا لنا .. وساعدنا علي ذلك الحماس الذي كان يملأنا من أجل رفع المهانة التي كنا نشعر بها بأننا لم نعط الفرصة للدفاع ومواجهة العدو في ٦٧ .. وكنا نسعي لإثبات أنفسنا خلال مواجهات الإستنزاف والرد علي العدو .. وأنا تخلصت من عقدة ٦٧ خلال الإستنزاف لأنني ضربتهم .. وشاركت مع زملائي في تطوير أدائنا وإبتكار أساليب جديدة للهجوم ونظم حديثة لتذخير الطائرات وبشكل أذهل الخبراء الروس .. حيث ركبنا حمالات جديدة للقنابل وخزانات إضافية للطائرات وكانت كل مصر تعمل بجد في هذا الإطار ..

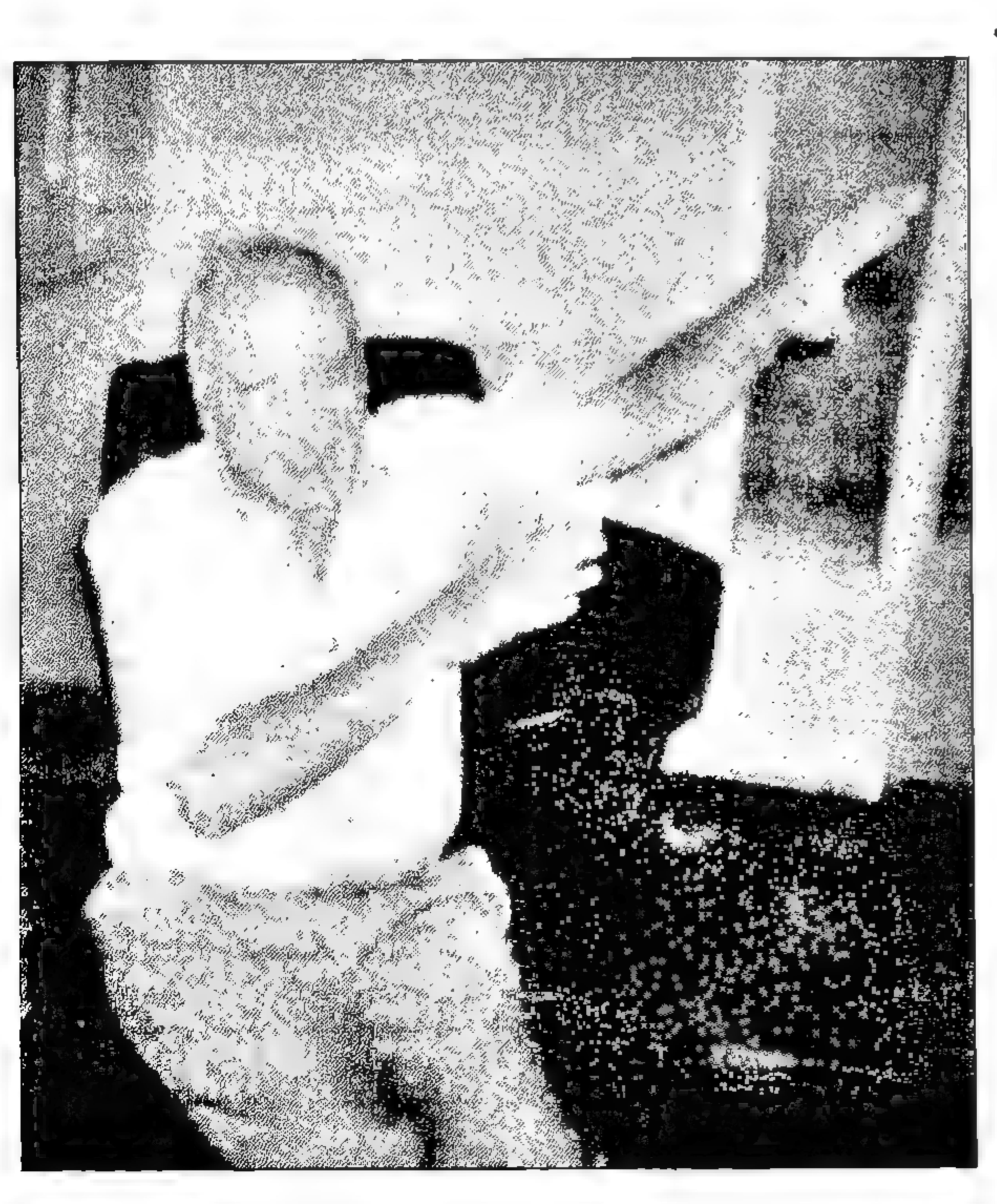
« إمكانيات الطيار المصري»

دفعتني الإجابة السابقة لأسأل البطل « عكاشة» عن : هل إمكانيات الطيار المصري عوضت تفوق الطائرات الإسرائيلية علي طائراتنا ؟ . فقال : بالفعل يتمتع الطيار المصري بإمكانيات متميزة .. بداية من عدالة قضيته وإيمانه القوي بضرورة بذل الدم من أجل إسترداد أرضه .. وهذا ماعوض الفارق بين سلاحي مصر وإسرائيل .. حيث كان هناك تفوق خطير لصالح الطائرات الإسرائيلية .. وأدركت ذلك عندما إنتقلت من قيادة الميج ١٧

إلــي الميراج .. لقد ذهلت من إمكانياتها وتعجبت من كيف حارينا نحن بالميج خلال حرب الإستنزاف والإنتصار بها علي طائرات العدو المتقدمة ؟ .. لقد نجح الطيار المصري بالفعل في تقليل الفارق بين قوة الأسلحة .. كما أجري المهندسون المصريون تعديلات وإختراعات في الطائرة لتطويرها لتناسب الظروف التي يتم إستخدامها فيها .. وعندما كنا نتدرب في المنصورة علي كيفية تدمير خط بارليف علمنا أنه يستلزم كمية كبيرة من القنابل لتدميره فإبتكر المهندســون تعديلا لزيادة القنابل بعد رفع خزانات الوقود ووضع قنبلتين زنة ٢٥٠ كجم لإستخدامها في تدمير المواقع الحصينة .. وأبلت هذه الفكرة في الحرب بلاء حسنا .. كما نفذ الطيارون المصريون طرقا مختصرة عند تنفيذهم المهام من أجل توفير الوقود بدلا من الأساليب التي حددها كتاب الطائرة والتي تستلزم وقتا طويلا ..

" سيمفونية شعبية"

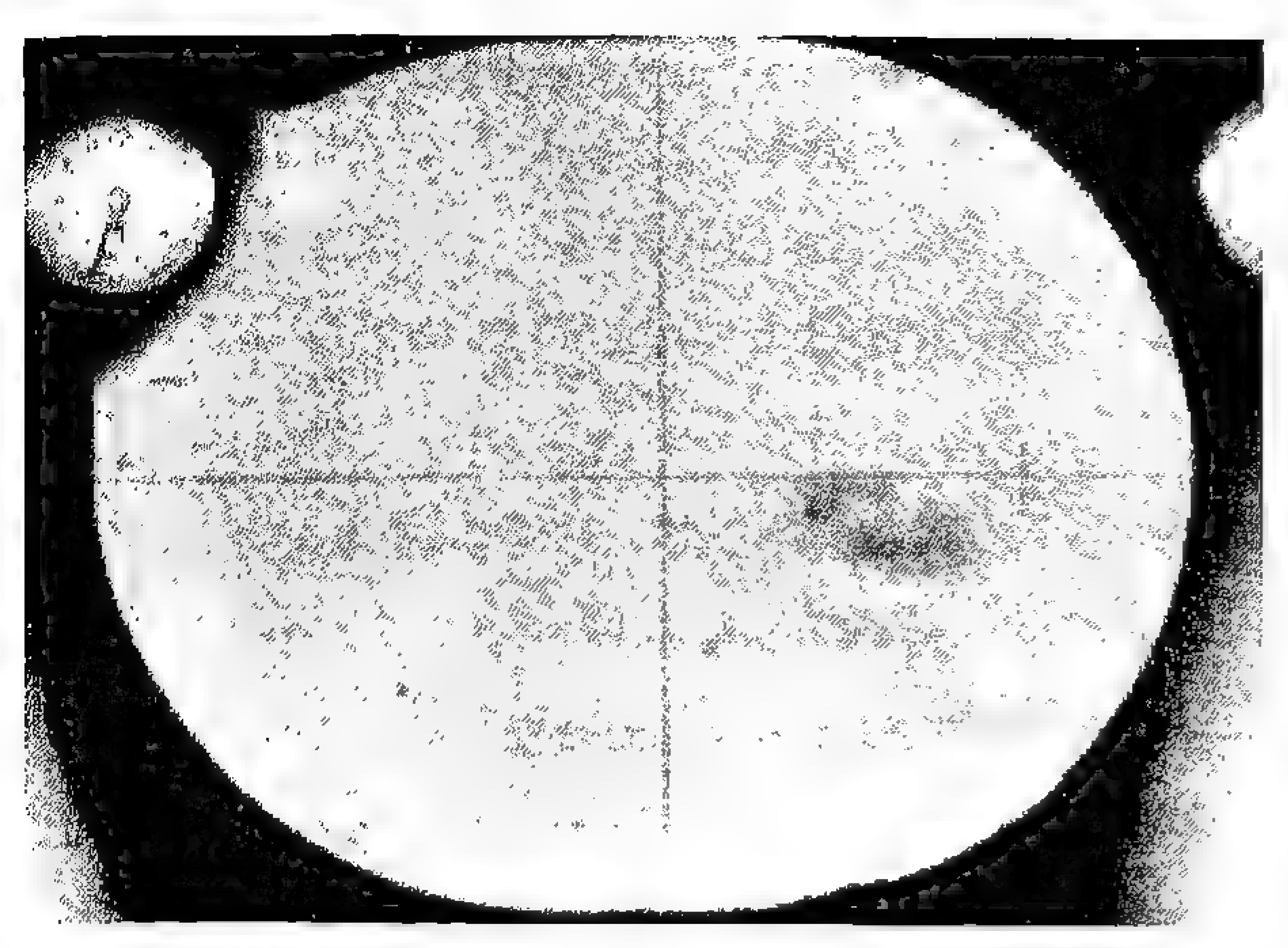
ويتذكــر الطيار» عكاشـــة» موقفا شــعبيا جليلا أثناء الإعداد للحــرب ويقول عنه : لقد شــاهدت ســيمفونية شــعبية من كل فئات الشعب .. خاصة الشــباب عند بناء دشم الطائرات بمطــاري طنطا والمنصورة ورأيتهم وهم يحملون الرمـــال ويصعدون بها لإقامة الدشـــم المنيعـــة والمخصصة لحماية الطائرات .. ولقد شـــعرنا بهذه الـــروح الجميلة والتي دفعتنـــا لبـــذل الكثيـــر مـــن الجهد والعـــرق لإســـترداد الأرض والعرض .. وهـــذه الـــروح العظيمـــة هـــي مانفتقدها حاليا فقد كنا نشاهد وقتها مصر الحقيقية .. ولكي ندرك أهمية هذا العمل ودقته أن الدشم وقفـــت شـــامخة أمـــام هجمـــات الإســـرائيليين علينا ولـــم تصب إلا ببعض التلفيات البسيطة ..



البطل عكاشة يحكي تفاصيل احدي المعارك

" ثأر الشهيد"

الشــهداء خلال حرب أكتوبر كانت لهــم بطــولات لــم يعلمهـــا أحد ســـألت عن الشهيد الذي أثر فقده عليه فقـــال البطل « عكاشـــة « : هنـــاك واقعة وطنيـــة كان بطلاها الشــقيقان « توفيـــق» و» حيـــدر


صورة من طائرة البطل عكاشة علي موقع اسرائيلي

دبـوس» حيـث إستشـهد « توفيق « خـلال حـرب ٦٧ .. حيث لـم يمنح الفرصة للدفاع عن نفسـه مماسبب غصـة في نفس شـقيقه « حيدر « .. وكنـت و«حيدر» نقـوم بالتدريس في الكليـة الجويـة .. فطلبنا نقلنا إلـي المقاتلات .. وهددنـا بالخروج من الكليـة إذا لـم ينفذ طلبنـا.. وبعد ضغط كـبيـر تم نقلنا إلي الأسـراب المقاتلـة .. وفرح «حيـدر « لأنه منح الفرصة للأخذ بثأر مصر وشـقيقه مـن العدو .. وخلال حرب ٧٣ حرص علي أن يكون فـي مقدمة الطلعات التي تهاجم في عمق سـيناء .. وحقق نجاحا كبيرا وخلال إشتباك فوق مطار العريش إستشهد هو الاخر ولحق بشـقيقه .. كما توجد بطولات أيضا خلال حرب ٦٧ مثل الطيار « سـعيد عثمان» الـذي حاول أثناء غـارة علي مطار المليز القفز داخل طائرة والطيران بها لمواجهة العدو إلا أنهم ضربوه علي الممر ونال الشـهادة .. إضافة إلي المرحوم « فتحي سـليم» الذي ضرب طائرتي نور أطلس مظلات خلال ٦٧ .. وقتل فيهما حوالي ١٤٠ إسـرائيليا .. وأستشـهد لـدي عودتـه بالطائرة إلي مصر .. وهـذه البطولات تحتاج لإبرازها وعرضها علي شـبابنا ليعلمـوا بأن أبطالا ضحوا بأرواحهم لفداء مصر .. خاصة في هذا الوقت التي إنتشـرت فيه قصص الفساد والإنحلال التي يقوم بها بعض رجال الأعمال ..

« تأليف كتب»

وترتسـم علامات الضيق علي وجه البطل طيار « عكاشة» للحظات ثم إستدرك قائلا : أمام هذا الظلم الذي تعرض له أبطالنا خلال حروب ٦٧ والإسـتنزاف و٧٣ .. قمت بتأليف عـدة كتب حـول البطولات التي قمنـا بها خاصة الشـهداء كنوع مـن الإحتجاج علي تجاهلنا من وسـائل الإعلام والتقصير من جانب الأدباء والفنانين .. وهذه الكتب بعناوين : السيطرة الإسـرائيلية في يونيو ٦٧ كمرجع عسكري والثاني : القوات الجوية المصرية ـــ مالهـا وماعليها.. والثالـث : القفص الطائر- مجموعة قصصية من أدب الحرب .. والرابع : صراع في السـماء- الحروب المصرية الإسـرائيلية ٤٨ ـــ ٦٧ والخامس : جند من السماء- الحروب المصرية الإسـرائيلية ٦٧ ـــ ٧٣ .. وتسـاءل الصقر « عكاشـة» قائلا : متي تتحرك وسـائل الإعلام والأدبـاء لإبراز هذه البطولات وعرضها لشـبابنا ؟ .. إن الذكري السـنوية

لنصر أكتوبر مناسبة طيبة لتحرك وسائل الإعلام ولقاء الأبطال وتسجيل بطولاتهم لأنه من الصعب تذكرهم بدون ذلك ..

« السيرة الذاتية »

الإسم / محمد زكي عكاشة

١ ــ تخرج من الكلية الجوية عام ٦٢ .

٢ ــ أسراب المقاتلات

٣ ـ مدرس بالكلية الجوية .

٤ ـ أسراب المقاتلات القاذفة .

٥ ـ إدارة المخابرات الحربية .

٦ ــ مدرس بمعهد دراسات الحرب الجوية .

٧ ــ هيئة عمليات القوات المسلحة .

٨ ـ مستشار قائد القوات الجوية السودانية .

« الأوسمة والنياشين »

١ ــ نوط الشجاعة٦٣ .

٢ ـ نوط الجمهورية من الطبقة الأولي مرتان عام ٦٩ .

٣ ــ ترقية إستثنائية لرتبة رائد طيار ٧٠ .

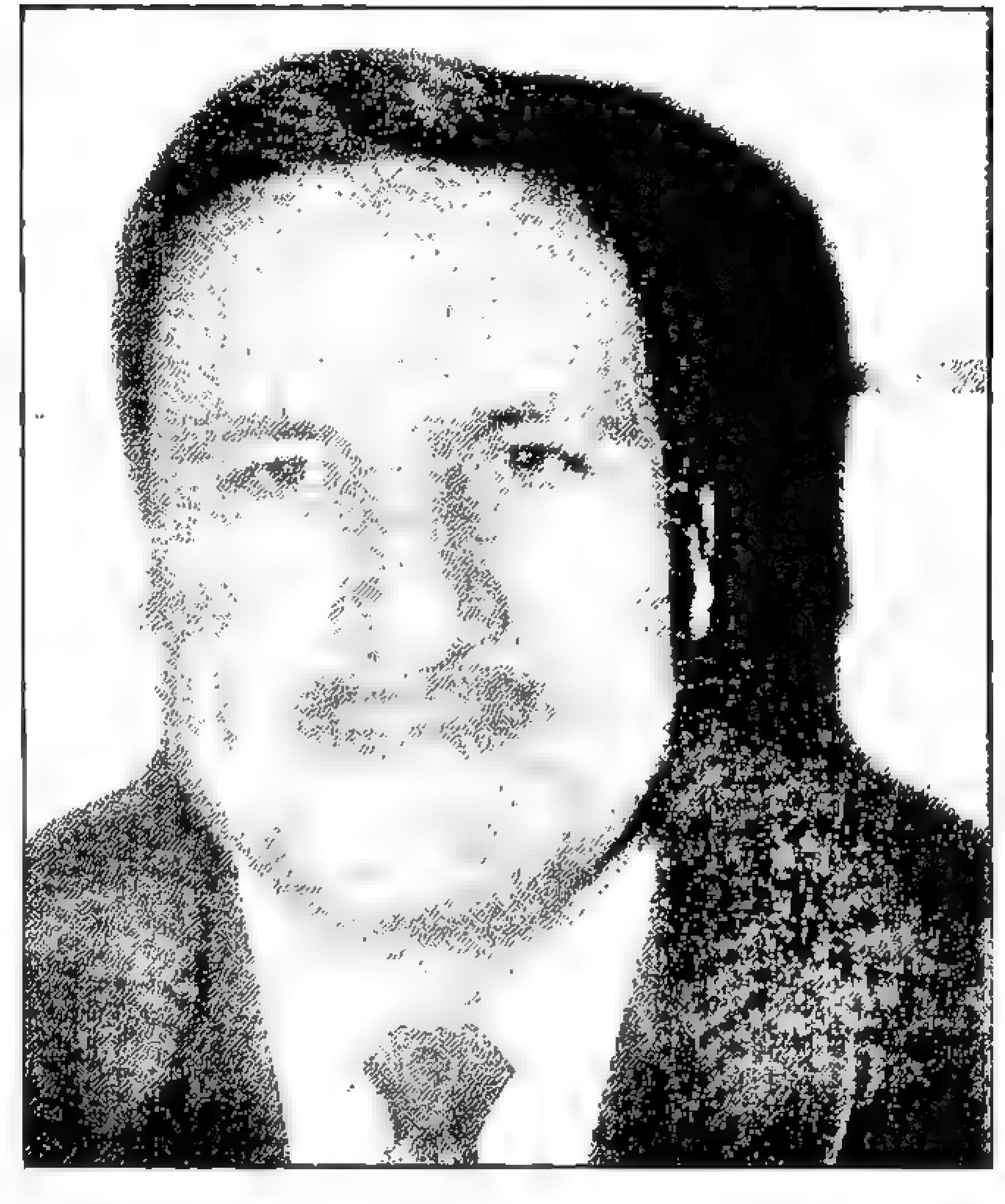
٤ ــ نوط الواجب عام ٧٣ ..



المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية



المهندس " إبراهيم مناع " رئيس الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..



وتعد الشركة القابضة هي صاحبة الفضل في تحقيق النهضة في المطارات المصرية .. وكانت بدايتها عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام هذا القرار تغير مسمي الهيئة إلي الهيئة المصرية للرقابة علي الطيران المدني وصدر القرار الجمهوري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء الشركة القابضة للطيران والتي تعمل وفقا لأحكام القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ الخاص بقطاع الأعمال وفي ١١مارس ٢٠٠٢ صدر القرار الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة الطيران المدني حيث تم فصل جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني ويتبعها عدة شركات وجهات علي رأسها الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في قطاع الطيران ..

الفصل الحادي عشر

الطيار البطل

" حسن عبدالرحمن أبوغنيمة "



(إن أول توفيق من الله هو ماحدث خلال الضربة الجوية الأولي .. حيث كان يتوقع العدو وخبراء العسكرية أن تكون خسائر مصر من الطائرات في أول ضربة جوية لإسرائيل كبيرة لاتقل عن ٥٠ ٪ من الطائرات المصرية .. ولكن بفضل الله عادت طائراتنا دون خسائر تذكر .. وشعر الجميع أن الله معنا .. يرعانا بجنوده التي لم يرها أحد .. ولكن شعرنا بها وهو ماشعرت به خلال المواجهات التي تمت مع العدو .. خاصة عند تنفيذ إحدي المهام القتالية لضرب أحد المطارات الإسرائيلية في عمق سيناء حيث كان محاطا بسياج من المدفعية والصواريخ المضادة للطائرات ورغم ذلك تمكنت من ضرب المطار ثم العودة سالما) ..

من أقوال الطيار البطل

" حسن عبدالرحمن أبو غنيمة " ..

الفريق/ أحمد شفيق أثناء إلقاء كلمة الترحيب بضيوف الحفل

احتفالية عالمية بحصول مصر للطيران على شهادتين دوليتين في مجال الصيانة والتدريب

EGYPTAIR

EGYPTAIR

Celebration of
EGYPTAIR
for acquiring the Certific
FAA in Maintenar
& IAA in Training
11th of April 2010

"من هو "

اللــواء طيار « حســن عبدالرحمن أبوغنيمة « من مواليد عــام ٥٠ ..تدرج في عمله قائدا للمقاتلات القاذفة .. ثم قائد ســرب ووحدة .. حتي وصل إلي رئاســة شئون الضباط في القــوات الجويــة.. ثم إنتقل إلي وزارة النقل أمينا عاما لها .. ثم وزارة الطيران المدني حيث حقــق إنجازات متواصلة خلال فترات عمله .. وحصل خلال عمله بالقوات الجوية علي عدة أوسمة ونياشين مقابل ماقدمه من خدمات للوطن ..

" الإلتحاق بالقوات الجوية "

ولبطلنــا « أبوغنيمــة « حكاية مع دخولــه الكلية الجوية .. يقول عنها بعد نكســة ٦٧ وإعــلان الرئيس الراحل « جمــال عبدالناصر « التنحي عن الرئاســة .. دخلت إلي حجرتي وبكيت بطريقة هيســتيرية .. وقررت المشــاركة في تحرير أرضنــا وحماية عرضنا .. لذلك



البطل ابوغنيمه في مكتبه مع الكاتب

قررت التقدم لدخول إحدي الكليات العسكرية .. وكان قد تقدم لدخولها في هذه العام ٢٢ ألـف طالب .. وبعد إختبارات صعبة في اللياقـة الصحية والرياضية .. تم إختيار ٢١٥ طالبـا لائقا .. ثم تم إختيار ٧٠ فقط منهم ليدخلوا الكلية الجوية وتدريبهم علي طائرات مقاتلـة .. كنـت من بينهم وبدأنا فـي ٢١ أكتوبر ٦٧ عمليات التدريب الشـاقة وفوجئنا بقائد جديد للكلية الجوية وهو العقيد طيار « حسـني مبارك « .. حيث تم تكليفه وقتها بتدريب أطقم طيارين للمقاتلات ليكونوا نواة للقوات الجوية .. وفوجئنا بالعقيد « حسني مبارك « يسـتيقظ مبكرا قبل الفجر ليكون لنا قدوة في الوطنية وأسـوة في الإنضباط العسكري .. وفي عام ٦٩ تخرجت في الدفعة ٢٣ .. وبدأنا بالفعل في تنفيذ مهام قتالية خلال حرب الإستنزاف ..

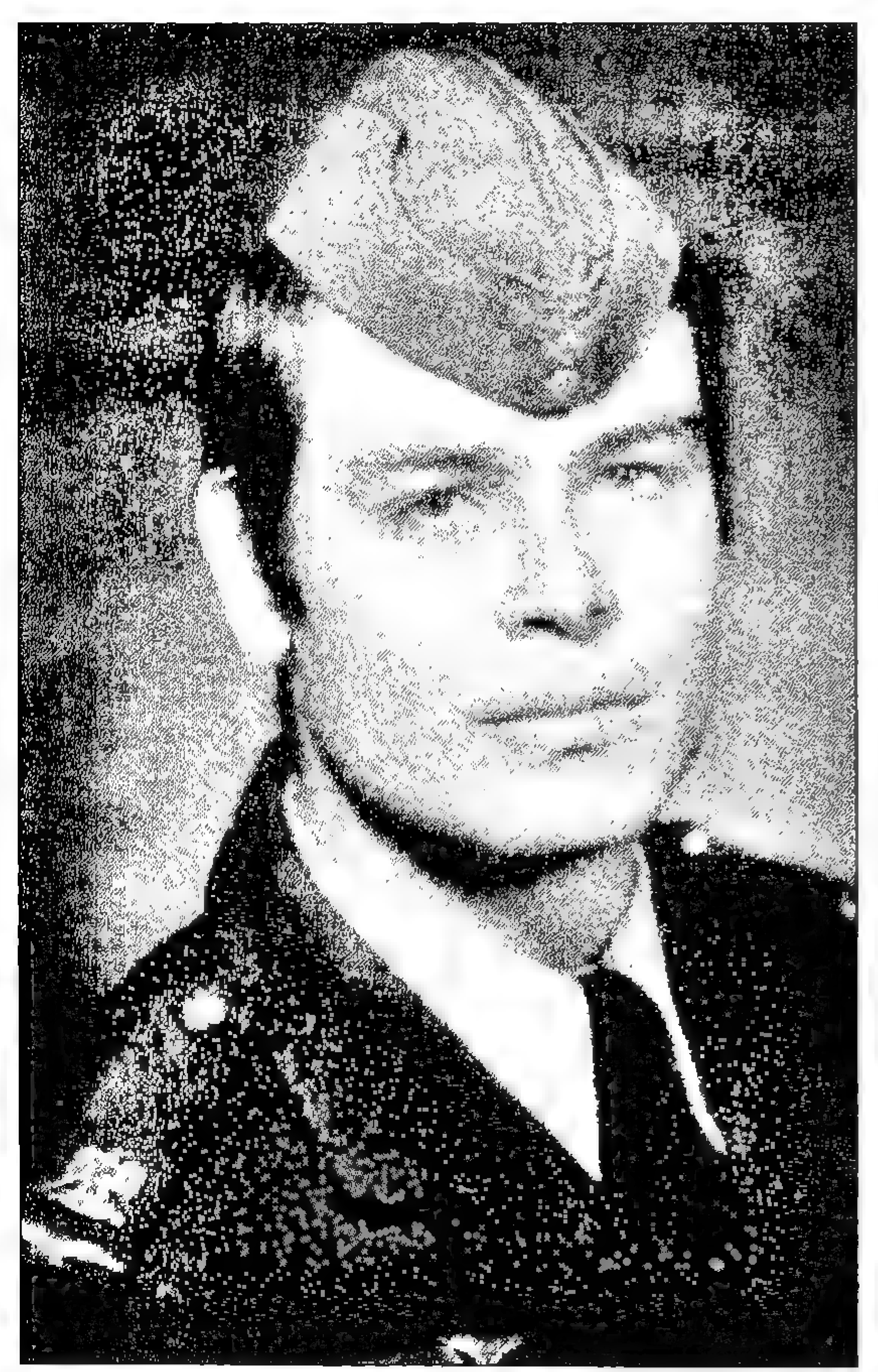
« بطولات الإستنزاف »

وحول حرب الإسـتنزاف يقول البطل « أبوغنيمة « : تعد السـنوات السـت التي أعقبت النكسـة وحتي حـرب أكتوبر من أفضل سـنوات مصـر .. حيث كانـت كل الإمكانيات مسـخرة من أجل هدف واحد وهو الإعداد للمعركة .. وسـاد وقتها شـعار « لاصوت يعلو فـوق صـوت المعركة « .. وبالفعل نجحنا في توفيـر كل الإمكانيات لتحقيق النصر خلال



البطل ابو غنيمه الأول من اليمين بصحبة مجموعة من الطيارين

حرب أكتوبر .. ولقد شاهدت خلال هذه الفترة كل الشعب المصري يستعد لرد الهزيمة وإستعادة الأرض .. وإستطاعت القوات الجوية تخريج أكبر عدد من الطيارين وفي وقت ضيق جدا .. وكانت عمليات التدريب شاقة جدا وفقدنا خلالها عددا كبيرا من الشهداء .. كما شهدت حرب الإستنزاف بطولات عديدة كما حققنا إنتصارات عظيمة بفضل شجاعة هؤلاء الشهداء .. وعانينا كثيرا من إبلاغ أهالي الأبطال بإستشهادهم خلال حرب الإستنزاف ..



الطيار الشهيد فاروق اسماعيل

" أول مواجهة مع العدو "

وحول أول مواجهة من العدو يقول البطل « أبوغنيمة « : كنت أقود عقب تخرجي طائرة مقاتلات قاذفة من طراز سوخوي ٧ وتم تكليفي مع سرب مكون من ١٢ طائرة في عام ٧١ بأول مهمة في عمق سيناء وهي ضرب مطار المليز وقواعد صواريخ الهوك .. وكانت المواجهات خلال حرب الإستنزاف تتميز من ناحيتنا بالمفاجأة .. وأقلع سربي الذي كان يقوده المرحوم « عبدالله الأسطي « .. وكنت مكلفا بضرب ممرات مطار المليز وبعد عبور القناه علي إرتفاع أقل من ٣٠ مترا نجحنا في ضرب الأهداف وتدميرها وعادت كل الطائرات دون أية تلفيات أو إصابات حيث لعبت المفاجأة دورها في مباغتة العدو ..

" موعد الحرب "

وعن معرفته موعد الحرب قال البطل :
كنت وقتها في دورة تدريبية مع عدد من الطيارين المصريين في موسكو .. حيث كان يتم وقتها تنفيذ خطة إستراتيجية محكمة لخداع العدو .. حيث تم قبل الحرب نشر خبر عن بعثة من القوات الجوية إلي الإتحاد السوفيتي وأخري لأداء العمرة .. وبعد قيام الحرب عدنا بسرعة إلي مصر وتوجهت من المطار لقيادة المقاتلات بدلا من العودة إلي منزلي .. وبدأت

فـي تنفيـذ عمليات تم تكليفي بها حيث كنت أقود مقاتلة قاذفة وحققت مع زملائي عمليات ناجحة في عمق سيناء..

" توفيق من الله "

وحول التوفيق الذي واجهه خلال الحرب يقول البطل « أبوغنيمة « : إن أول توفيق من الله هو ماحدث خلال الضربة الجوية الأولي .. حيث كان يتوقع العدو وخبراء العسكرية أن تكون خسائر مصر من الطائرات في أول ضربة جوية لإسرائيل كبيرة لاتقل عن ٥٠ ٪ من الطائرات المصرية .. ولكن بفضل الله .. عادت طائراتنا دون خسائر تذكر .. وشعر الجميع أن الله معنا .. يرعانا بجنوده التي لم يرها أحد .. ولكن شعرنا بها وهو ماشعرت به خلال المواجهات التي تمت مع العدو .. خاصة عند تنفيذ إحدي المهام القتالية لضرب أحد المطارات الإسرائيلية في عمق سيناء حيث كان محاطا بسياج من الدفعية والصواريخ المضادة للطائرات .. ورغم ذلك تمكنت من ضرب المطار ثم العودة سالما ..


ابو غنيمة الاول من اليسار وجواره الشهيد فاروق

" أصعب اللحظات "

وعن أصعب اللحظات التي واجهته خلال الحرب قال « أبوغنيمة « : كانت لحظة إستشهاد زميلي وزوج شقيقتي « فاروق إسماعيل « .. عندما تعرضت طائرته لحادث أستشهد فيه .. وشاهدت ذلك وكانت لحظة مؤلمة .. حيث قمت بإعداد جثمانه للدفن .. ثم بعد ذلك توجهت إلي شقيقتي وأخبرتها بماحدث .. وهذه اللحظة تكررت خلال تواجدي في القوات الجوية .. حيث نحمل أرواحنا لحماية الأرض والعرض في كل وقت ..

" روح أكتوبر "

وحول كيفية إسترجاع روح أكتوبر قال « أبوغنيمة « : إن روح أكتوبر تتمثل في قيم الفداء

والتضحية والعمل بهمة من أجل رفعة الوطن دون النظر لمقابل مايبذله الفرد .. ولابد أن يشعر الشاب بالإنتماء لبلده ويجب علينا عدم لوم الأجيال الجديدة لأنها نتيجة لأعمالنا .. ويجب علينا زرع هذه الروح في أولادنا .. وواجب علي كل أسرة ومدرسة وجامعة العمل علي زرع هذه الروح لتعود للشباب .. ولقد تم إسترجاع هذه الروح في وزارة الطيران بقيادة أحد أبطال أكتوبر وهو الفريق طيار « أحمد شفيق» وإستطعنا تحقيق إنجاز جديد في قطاع مهم من قطاعات التنمية في مصر .. وإذا كان الحظ لم يساعدني في العمل مع البطل الطيار « أحمد شفيق» خلال حربي الإستنزاف وأكتوبر إلا أنني تشرفت بالعمل معه عندما إختارني وهو قائدا للقوات الجوية للعمل رئيسا لشئون الضباط بالقوات الجوية ثم في وزارة الطيران المدني ..

« أسرة أبوغنيمة »

البطل « حسن أبوغنيمة « لم يكن لوحده في أسرته التي قدمت نموذجا وطنيا نادرا في الفداء والتضحية .. حيث قدم الحاج « عبد الرحمن أبوغنيمة « والقادم من محافظة المنيا إلي القاهرة منتصف القرن الماضي أسرة أبطال .. ساهم ثمانية منها في تحقيق نصر أكتوبر .. الأسرة لم تقدم نموذجا عائليا يجب أن نقتدي به فقط .. ولكنها حققت رقما قياسيا في عدد مشاركيها في نصر أكتوبر .. لم تحصل علي حقها من التكريم .. قد يكون ذلك تقصيرا من الإعلام .. وكان من الضروري تكريم الأبطال من خلال عرض حكاية أسرة « ابوغنيمة « لنتخذها قدوة في إنكار الذات والسعي لبذل الجهد لرفعة مصر .. في وقت نحن أمس الحاجة فيه لنماذج طيبة .. بعد إمتلاء صفحات الحوادث في وسائل الإعلام بنماذج عائلات تتقاتل وأسر تتناحر..

« الجبهة الداخلية»

ولقد أصابتني حيرة بمن أبدأ من الأبطال الثمانية .. ولكنني سأبدأ بمن قام بتأمين وحماية الجبهة الداخلية حيث ساهم الإبن « علي أبوغنيمة « في تأمين وحماية الجبهة الداخلية .. حيث عمل وقتها رئيسا لمباحث أحد أحياء القاهرة الشهيرة .. وشارك في تأمين العديد من العمليات .. وساهم بمجهود كبير في ذلك .. بينما لعب شقيقه الطيار « حسن أبوغنيمة « والذي كان يقود طائرة الميج ٢١ .. دورا كبيرا في تأمين أجواء الجبهة الداخلية .. وكان وقت قيام الحرب في دورة تدريبية لقيادة الطائرة الجديدة الميج ٢٣ في موسكو .. حيث حصلت مصر علي أول صفقة منها خارج حلف وارسو .. ثم عاد بسرعة إلي مصر للمشاركة في عمليات الحرب بعد بدايتها .. وكانت له إسهامات عديدة في عمليات الحرب ..

« تخطيط مبارك »

يقول الطيار « حسن» : فور قيام الحرب عدنا بسرعة من روسيا إلي مصر .. ولم نذهب إلي منازلنا حيث تسلمنا الطائرة الجديدة وقمنا بطلعات لحماية الأجواء المصرية وقت الحرب .. ولعبنا دورا كبيرا في ذلك .. حيث كانت الطائرات الإسرائيلية تخاف من مواجهتنا .. وذلك للأمكانيات الهائلة للطائرة .. وفرضنا سيطرتنا علي الأجواء وسجلنا ملحمة بطولية خلال المعركة .. بفضل روح أكتوبر والتخطيط الجيد للمعركة .. خاصة في القوات الجوية التي لعب قائدها « حسني مبارك » دورا مؤثرا في تطويرها .. بداية من التدريب الشاق للطيارين إلي تزويدها بأحدث الأسلحة والطائرات ..

« الشهيد فاروق»

من بين أعضاء الأسرة كان الطيار « فاروق إسماعيل » .. زوج الإبنة « أميرة أبو غنيمة » والذي كان نفس دفعة شقيقها « حسن » .. وكان «فاروق » يقود طائرة طراز « سوخوي» .. وشارك في حرب الإستنزاف .. وقام ببطولات عديدة كما شارك في حرب أكتوبر ضمن سرب الشهيد « عاطف السادات » .. وقام بتنفيذ عمليات كثيرة لتدمير مواقع العدو في سيناء.. كما إشتبك في مواجهات عديدة مع طائرات العدو .. وكان حريصا علي نيل الشهادة بقدر حرص العدو علي حياته .. وحزن جدا لأنه لم ينل الشهادة خلال حرب أكتوبر .. ولكن الله أراد أن يحقق أمنيته .. وفي إحدي العمليات التدريبية بعد الحرب .. تعرضت طائرته لحادث وأستشهد .. وكان الطيار « حسن أبو غنيمة « أول من شاهد جثمانه الطاهر .. ووجده مبتسما .. وحرص علي تحقيق أمنيته للدفن بمقابر الشهداء في صلاح سالم .. وكانت لحظة صعبة عليه أثناء إبلاغ شقيقته .. إلا أنها تعاملت مع الأمر بصبر وإيمان وركزت حياتها علي تربية إبنته الوحيدة ..


ابو غنيمة والشهيد فاروق ومجموعة من الابطال

« الثغرة »

لعب المقدم « محمد أبو غنيمة « والذي تولي قيادة وحدة دفاع جوي لتأمين لواء مدرعات دورا كبيرا في مواجهة قوات العدو ومناوشته أثناء الثغرة .. وكان لوحدته صولات وجولات خلال حرب أكتوبر .. وساهم في تأمين عبور العديد من المدرعات إلي الضفة الشرقية للقناة .. كما شارك شقيقه « صلاح أبو غنيمة « في حماية أجواء منطقة البحر الأحمر والغردقة .. حيث تخرج من الكلية متخصصا في الدفاع الجوي .. وساهم في نشر شبكة صواريخ إعترضت تحركات طائرات العدو في الجبهة الشرقية والجنوبية وساهم في تحقيق النصر ..



عز الدين شقيق البطل ومشاركة في اكتوبر

« الإمداد والتموين»

لعب الشقيقان « أحمد أبو غنيمة « و « عزالدين أبو غنيمة « دورا كبيرا في المشاركة في عمليات التموين والإمداد لقواتنا المسلحة .. قبل وأثناء الحرب .. حيث تخرجا من كلية الضباط الإحتياط قبل سنة من بدء الحرب .. حيث عمل « أحمد « في تزويد الخطوط الأمامية بالمياه والطعام والأسلحة والذخيرة .. بينما يقول « عزالدين» الذي عمل في سلاح النقل عن أيام الحرب : لقد كانت أيام فخر وعز عشنا فيها أفضل أوقات مصر .. حيث لم نعبر من شاطيء القناة الغربي إلي الشرقي فقط .. ولكن عبرنا من الذل والمهانة إلي العزة والكرامة .. ومازالت أذكر بالفخر هذه الأيام .. حيث كنت مكلفا بنقل دبابات العدو ومدرعاته المدمرة من الخطوط الأمامية إلي الداخل .. وتنظيف الطرق والممرات منها حتي لاتعترض تقدم مدرعاتنا وقواتنا .. وتبين مدي دقة ضربات رجالنا البواسل .. وعايشت وقت الحرب ملحمة بين كل الأفراد .. بداية من الجنود والضباط والقادة .. حيث كنا نجلس سويا علي الأرض وقت الإفطار في شهر رمضان المبارك لتناول الطعام سويا ويحرص كل فرد علي خدمة الاخر .. حيث حرص العديد من الأبطال علي مواصلة صوم رمضان رغم رخصة الإفطار في الحرب ..

« ضوء سيجارة »

ويتذكر « عزالدين» أهم ملامح أيام النصر ويقول : كننا ننقل الكثير من مدرعات العدو ودباباته المدمرة .. وكانت بكميات كبيرة تفوق بكثير ما تدمر من معداتنا ..



الجمسي يصافح مجموعة من الابطال بينهم الشهيد فاروق

كمـا كنانشـاهد الكثير من مواقع الإشـتباكات التـي حدثت في المواجهـات مع العدو .. وكنـا نحـرص علي تنفيذ مهامنا مع أخـر ضوء وحتي أول ضـوء .. ولكـي نقهر الظلام الدامـس .. لجأنـا إلي حيلة ذكيـة .. من خلال إشـعال سـيجارة لنهتدي بشـعلتها ليلا لرفـع مانقوم بنقله علي عربـات النقل والجرارات العملاقة حتي لاتدركنا طائرات العدو ..

« ربط »

مازال سـجل الأبطال ممتلئا ..حيث شـارك « إسماعيل الأنصاري» زوج الشـقيقة « عفاف أبو غنيمة « في حروب ٦٧ والإستنزاف وأكتوبر كضابط إحتياط .. وساهم بدور كبير في تحقيق النصر من خلال مشـاركته مع وحدته التي كانت تشـارك في الربط بين الخطوط الأمامية والخلفية .. كما لعب الإعلامي « حازم فودة» زوج الشـقيقة « زينب أبو غنيمة « بدور كبير في تغطية الحرب إعلاميا خلال عمله بوكالة أنباء الشـرق الأوسـط .. وكانت له مساهمات في حرب التمويه والخداع الإعلامية التي سبقت الحرب وساعدت علي خداع العدو وإخفاء موعد الحرب .. وهو جهد لايقل أهمية عن المشاركين في الميدان ..

إنهـا حقـا عائلة محترمة وأسـرة أبطال .. لهم منـا كل التحية .. ونتمنـي أن يتخذها البعض قدوة لإنكار الذات وخدمة مصر دون إنتظار للمقابل ..

الفصل الثاني عشر

الطيار البطل

"محمد عادل الرافعى"



« لقد وجدنا توفيقا من الله في هذه الضربة .. حيث إكتشفت مدمرة إسرائيلية كانت في رأس محمد .. أطلقت علي طائرتي كميات كبيرة من النيران المركزة بمدفعيتها وصواريخها .. وحدثت معجزة وهي كل ضرباتها تلاشت ولم نصب بشئ.. وكانت قدرة الله سبحانه وتعالي كبيرة في هذه الواقعة .. ونجحنا في تدمير المطار ومبني رادار للإتصالات .. ماأدي إلي شلل القيادة الإسرائيلية في هذه المنطقة .. وإستطعنا العودة سالمين دون أية خسائر ..

من أقوال البطل

" محمد عادل الرافعي " ..

المهندس «عبدالعزيز فاضل» وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية

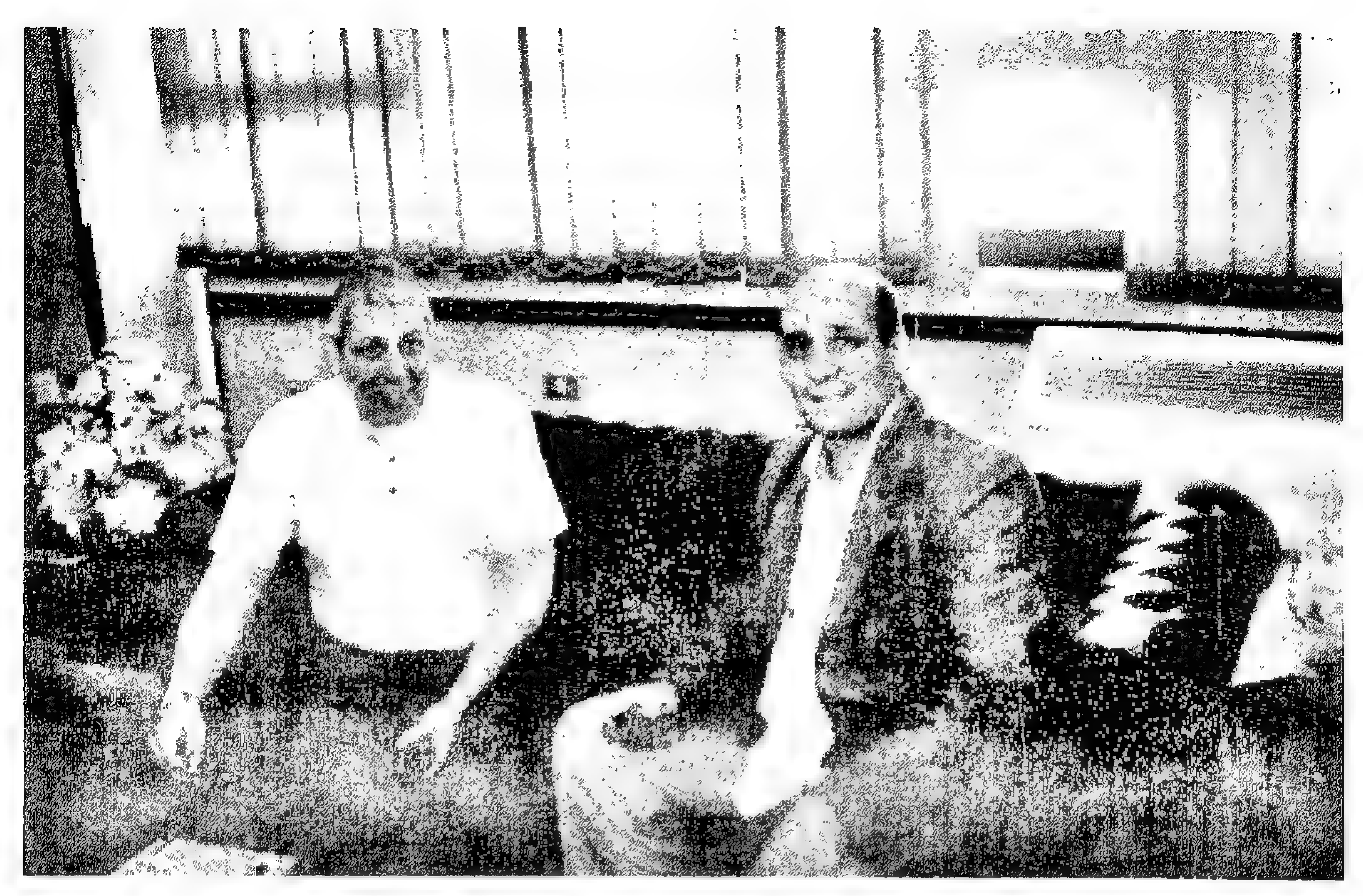
EGYPTAIR
MAINTENANCE & ENGINEERING



المهندس " عبدالعزيز فاضل " رئيس شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي الشركة ..

وتعد الشركة من أفضل شركات العالم في توفير عمليات الصيانة في الطائرات والمحركات بكل طرازاتها .. وهي تعد من أوائل الشركات في الشرق الأوسط وأفريقيا في مجال خدمات صيانة الطائرات حيث تمتلئ الشركة بهناجر فنية لصيانة عدة أنواع من الطائرات والمحركات والأجزاء الميكانيكية للطائرات كما تقوم الشركة بعدة أنواع من الصيانة المجدولة وغير المجدولة للطائرات والكشوفات المختلفة وإصلاح الهياكل بالإضافة إلي خدمات الأبحاث الفنية والتخطيط ..

وتقدم الشركة خدمة الصيانة اليومية علي مدار ٢٤ ساعة طوال أيام الأسبوع وذلك بفضل العمالة المدربة الماهرة التي تعمل بروح أكتوبر التي أوجدها فيهم رئيسهم مادفع معظم شركات الطيران للإستعانة بخبراتهم حيث وصل عدد عملاء الشركة إلي أكثر من ٧٠ شركة طيران عالمية وقد حصلت الشركة علي عدد من شهادات الإعتماد الدولية في مجالات الجودة والسلامة ..



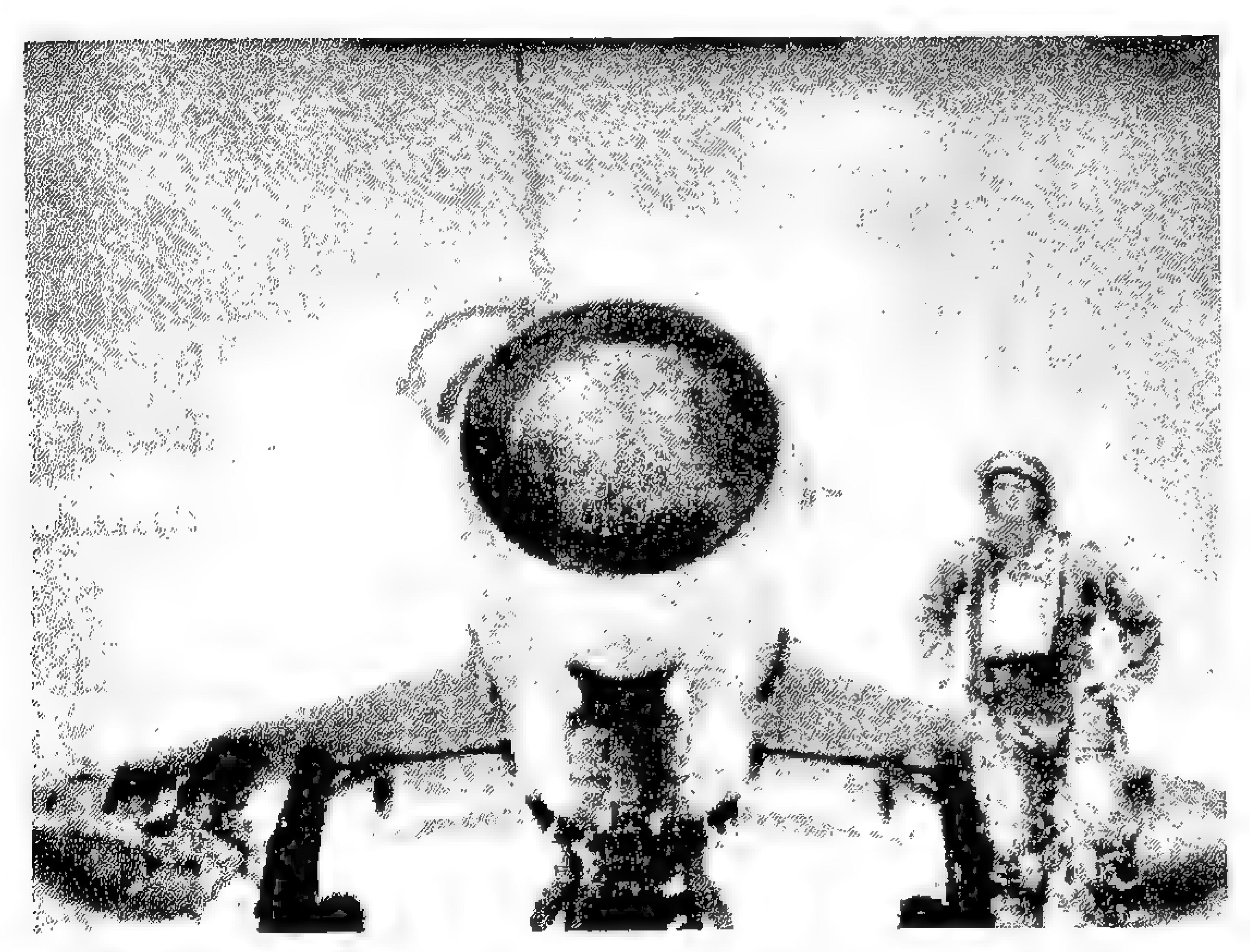
البطل الرافعي مع الكاتب

" من هو "

العميد طيار « محمد عادل الرافعي « من مواليد ٤٩ .. حصل علي دورات تدريبية ودراسات في القوات الجوية .. وتدرج في الترقية بداية من ضابط في سرب إلي رقم ٢ في السرب .. ثم تم تحويله من مقاتلات بعد الإصابة في أكتوبر إلي قائد نقل جوي .. ثم نائب قائد القوات الجوية لشئون العمليات لمدة ١٢ عاما .. ثم خرج من الخدمة عام ٩٢ لظروف أسرية خاصة .. وإلتحق بعد ذلك بشركة مصر للطيران للخطوط الجوية لمدة ١١ عاما .. ثم إنتقل بعد ذلك إلي شركة الشحن الجوي كقائد لطائرات شحن حتي عام ٢٠١٠.. جاءت مقابلتي معه بالصدفة .. أثناء تواجدي في مكتب اللواء طيار « حسن أبوغنيمة « أمين عام وزارة الطيران بمقر الوزارة .. فوجئت بحضور « الرافعي « لزيارة « أبوغنيمة « بصفته من دفعه واحدة وكانت لهما ذكريات طيبة .. يقول البطل عن نفسه .. دخلت كلية الطيران عام ٦٧ .. حيث كان الإلتحاق بها هدفا وأملا كبيرا حيث يوجد في أسرتي ١٢ طيارا ١١ منهم شاركوا في حرب أكتوبر .. ومن بينهم الفريق طيار « عبدالمجيد الرافعي « .. وشقيقي الطيار" إبراهيم مجدي الرافعي « .. و « يحيي الرافعي « .. و « شريف الرافعي

« .. و « يسري الرافعي « .. و" حسن الرافعي «.. و « محمد متولي « .. وكان هذا العدد الكبير بسبب الروح الوطنية المنتشرة في هذا الوقت والإيمان القوي إلي جانب البنيان الجسماني القوي للأسرة .. ورغم أن أسرتي رفضت إلتحاقي بالقوات الجوية لوجود عدد كبير من العائلة .. إلي جانب إتخاذ الإجراءات اللازمة لسفري إلي سويسرا لدراسة الهندسة فيها إلا أنني صممت علي الإلتحاق بالكلية الجوية .. وأراد الله لي أن أنجح في مسعاي حيث يتطلب عمل الطيار عزما وقوة كبيرة وصبر وإيمان وجرأة وهي أشياء مهمة لأي شاب يرغب في العمل كطيار مقاتل .. وأحمد الله أنني إستطعت الطيران منذ التخرج وحتي ٢٠١٠ .. حيث تدرجت في القوات المسلحة حتي عام ٩٢ .. ثم إلتحقت بعد ذلك بمصر للطيران للعمل كطيار مدني علي طائرات الشحن ..

" مواجهة مع العدو "



احمد المنصوري بجوار طائرته

ويواصل البطل « الرافعي « شهادته قائلا : بعد تخرجي في بداية عام ٦٩ .. بدأت في تنفيذ مهامي علي طائرة ميج ٢١ .. كنا ننفذ طلعات حماية مستمرة حتي حرب أكتوبر .. وكنا نحمي طائراتنا التي تقوم بالدخول إلي سيناء لتصوير المواقع العسكرية فيها وإستطلاع الأوضاع فيها .. ونجحنا في توفير الحماية للقوات الأرضية ولطائرات الإستطلاع والإنزال.. وقامت بعض الطائرات بقيادة الطيارين « نبيل شكري « و" أحمد المنصوري « من مواجهة طائرات العدو .. وكانت مرحلة الإستنزاف مهمة جدا لبناء الجيش وإعادته إلي قوامه الطبيعي .. ونجحنا في ذلك من خلال العزم والإصرار والإيمان .. وحققنا الهدف من إعادة البناء ومن المستحيل أن نشتبك في حرب مع العدو بدون تحقيق النصر .. وكان ذلك من أهم أسباب تحقيق النصر في أكتوبر .. حيث إشتركنا فيها بروح جبارة وكل فرد من الأبطال شارك في الحرب وهو يحمل روحه علي يده ولم يلق بالا للموت ..

" موعد الحرب "

وعن توقيت معرفته بموعد الحرب قال : فوجئنا بعد ظهر يوم السبت ٦ أكتوبر العاشر من رمضان بالقيادة تخبرنا بالإستعداد قبل موعد الحرب بنصف ساعة فقط .. حيث كنا تدربنا كثيرا علي تنفيذ مهام محددة في حالة نشوب الحرب مع العدو .. وكنت وقتها صائما فأخذت ورقة وكتبت عليها «إن مت ياأمي ماتبكيش سأموت علي شان بلدي تعيش « .. وأعطيتها لأحد الزملاء علي الأرض .. وأخبرته لو لم أعد بطائرتي خلال اليوم الأول من الحرب أرجو تسليمها إلي والدتي .. وكذلك فعل العديد من الأبطال الذين تسابقوا علي المشاركة في الضربة الأولي ..

" أول مهمة في الحرب "



الطيار البطل أحمد الوكيل

وعن أول مهمة قتالية خلال اليوم الأول من الحرب قال : كانت المهمة ضرب مطار « رأس نصراني « مطار شرم الشيخ حاليا .. حيث توجهت ضمن تشكيل قتالي من ثماني طائرات في الساعة الثانية ظهرا .. إلي مطار « رأس نصراني « وكان ترتيبي الثامن فيه .. حيث كان معي رئيسا للسرب المرحوم الطيار « عصام صادق « .. وكان معه الطيار « أحمد الوكيل « و" تيمور إحسان « و « شريف سامي « والأربعة الأخرون هم « وفائي السيد « و" حازم حفني « و « حمادي « وأنا .. وتوجهنا إلي البحر الأحمر في طريقنا إلي مطار « رأس نصراني « وعلي إرتفاع زيرو ..

" توفيق الله "

وحول مدي نجاح الضربة قال البطل « الرافعي « : لقد وجدنا توفيقا من الله في هذه الضربة .. حيث إكتشفت مدمرة إسرائيلية كانت في رأس محمد طائراتنا فأطلقت كميات كبيرة من النيران المركزة بمدفعيتها وصواريخها علينا.. وحدثت معجزة وهي كل ضرباتها تلاشت ولم نصب بشيء .. وكانت قدرة الله سبحانه وتعالي كبيرة في هذه الواقعة .. ونجحنا في تدمير المطار ومبني رادار للإتصالات .. ممأدي إلي شلل القيادة الإسرائيلية في هذه المنطقة .. وإستطعنا العودة سالمين دون أية خسائر .. حيث قام سرب اخر من أربع طائرات بالتوجه إلي المطار للتأكد من ضربه بالكامل والتعامل معه في حالة عدم تحقيق تدمير كامل .. وفي هذا السرب كان يوجد الطيار الشهيد « صبحي



الشهيد صبحي الشيخ

الشيخ « الذي شاهد ٤ طائرات فانتوم إسرائيلية تحاول الخروج من دشمة بالمطار إلي الممر .. لتقوم بعمليات ضدنا فقام الشهيد بعملية إستشهادية .. حيث ضرب بطائرته مدخل الدشمة .. ويدمر الطائرات الفانتوم في شجاعة غير مسبوقة .. وضحي بروحه من أجل تحقيق النصر لمصر .. وكانت هذه الروح الشجاعة والوطنية هي السائدة وسط الجنود والضباط المصريين .. وكان لها فعل السحر في الحرب .. وتحقيق النصر علي عدو تلقي دعما من عدة دول ..

" أكثر خطورة "

وصمت البطل « الرافعي « للحظات وكأنها يسترجع ماحدث قبل ٣٧ عاما ثم قال : إن ذكريات أول أيام الحرب لاتنسي .. وأتذكر بعد عودتنا من أول مهمة أن طلبت القيادة منا إستعداد أربعة طيارين للقيام بمهمة أخري أكثر خطورة من المهمة الأولي للتأكد من تنفيذ ضربات في مواقع مختلفة في سيناء .. وكنت أحدهم وفعلنا كل الإجراءات للإستعداد لهذه المهمة ونفذناها بكل دقة وكانت رعاية الله معنا حيث عادت الأربع طائرات سليمة دون خسائر .. ولقد نجحت هذه الضربات في شل جميع مقار القيادة الإسرائيلية .. وإستمرت طلعاتنا بشكل يومي طوال ١١ يوما وتمكن سربي من تنفيذ ٥٦ مهمة قتالية في عمق سيناء .. وكان توفيق الله كبيرا في كل هذه المراحل .. وكنا نؤمن بالآية القرآنية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي « ١٧ الأنفال .. والآية الكريمة « وأنزل جنودا لم تروها وعذب الذين كفروا وذلك جزاء الكافرين « ٢٦ التوبة .. حيث شعرنا بوجود جنود كانت تؤازرنا في الحرب .. ونجحنا في إفشال كل محاولات طائرات العدو لضرب مطاراتنا أو مقار القيادة .. وتم التعامل معهم قبل الوصول إلي أهدافها .. حيث تم إسقاط طائرات منها ومطاردة الطائرات الأخري التي إضطرت لإلقاء حمولتها من الذخيرة بعيدا عن أهدافها .. وكان توفيق الله كبيرا عندما تلاشت ضرباتهم .. وطاشت صواريخهم التي سقطت دون تحقيق أهدافها في المطارات المصرية ..

" أصعب مواجهة "

وعن أصعب لحظات المعركة قال الطيار « الرافعي « : أصعب لحظات الحرب كان في يوم ١٧ أكتوبر .. حيث قمت بطلعة من المطار ضمن سرب من المقاتلات لدعم طائرات مصرية في مواجهة مع طائرات العدو فوق بورسعيد .. حيث كانت معركة جوية حامية فوق المدينة

الباسلة .. وتوجهنا للتعامل مع طائرات العدو التي تسعي لضرب المدينة الباسلة .. وكنت ضمن تشكيل من ثماني طائرات .. وعندما وصلنا فوجئنا بتشكيل إسرائيلي مكون من ٣٦ طائرة مقاتلة .. ورغم أن الموقف كان صعبا حيث كنا ثماني طائرات في مواجهة ٣٦ طائرة إلا أننا لم نخف .. وبدأنا في التعامل مع طائرات العدو .. وتم الإشتباك مع الطائرات التي تحمي الطائرات التي تضرب بورسعيد .. وكانت صواريخ العدو تدور حولنا لإصابتنا ولكن كان الله معنا .. وقمنا بالإشتباك مع طائرات ميراج عليها علامات دولة جنوب أفريقيا .. وشاهدنا ذلك ونحن في طائراتنا مما يدل علي سوء الموقف الإسرائيلي وإضطرارهم للإستعانة بطائرات من دول أخري .. ولم يسعفهم الوقت لتغيير شعار وعلم جنوب أفريقيا من الطائرات المقاتلة .. وخلال المواجهة فوجئت بإحدي طائرات العدو تتخذ وضعا لضرب طائرة زميلي في السرب .. فقمت بتحذيره للإنتباه حيث قام بعمل مناورات للهروب منه ولكن الأمور لم تسعفه في ذلك .. وإضطررت للتحرك ومواجهة طائرة العدو لحماية زميلي .. فقمت بمناورة ودخلت في الإشتباك بإتجاه مضاد للطائرة الإسرائيلية .. وأصبحنا في مواجهة بعضنا البعض .. وعندما شاهدني في هذا الوضع نفذ مناورة وترك زميلي ودخل معي في إشتباك .. وبعد مناورات صعبة قمت بضربه كما قام بضربي أيضا .. وقفزت من الطائرة في بحيرة المنزلة .. وتم نقلي بعد ذلك للمستشفي حيث أصبت بكسر في ثلاث فقرات في ظهري .. بينما تم الإمساك بالطيار الإسرائيلي وأسره ..

« بطولات »

وقال البطل « الرافعي »: إنني لم أحزن من إصابتي في الحرب بقدر حزني علي التوقف عن قيادة طائرتي وضرب العدو .. وكنا نعيش من أجل هدف واحد هو تحقيق النصر أو الفوز بالشهادة .. حيث سجل الأبطال قصصا من المجد خلال المعركة .. وحرص بعض الطيارين علي تنفيذ مهامهم ومواجهة طائرات العدو حتي آخر قطرة من دمائهم أو وقود طائراتهم .. حيث هبط بعض الطيارين بطائراتهم علي الطرق بعد نفاذ الوقود خلال المعارك .. كما هبط بعضهم في المطارات في الوقت الذي نفذ فيه الوقود .. مايدل علي إنكار الذات والتأكيد علي تحقيق الإنتصار .. كماكان لشهر رمضان والصيام دور كبير في رفع المعنويات .. وكنا نثق في النصر لأننا إتخذنا كل أسباب نصر الله .. وكما يقول الله سبحانه وتعالي « ياأيها الذين أمنوا إن تنصروا الله ينصركم ويثبت أقدامكم » ٧ محمد .. ولقد أخذنا بكل الأسباب من إعداد العدة .. والتدريب بشكل مستمر وعلي أحدث النظريات العسكرية .. مع الإيمان الكامل بتوفيق الله .. وأتمني أن تعود روح أكتوبر خلال أيامنا كلها من أجل تحقيق التقدم لأمتنا العربية والإسلامية ..

المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER

المهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..



وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات التطوير في كل شركات مصر للطيران وهي تعد من أقدم شركات الطيران في العالم حيث بدأت في السابع من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في مراحل نمو عديدة كان أبرزها في يوليو ٢٠٠٢ عندما صدر القرار الوزاري بتحويل مصر للطيران إلي شركة قابضة ويتبعها حاليا تسع شركات تلعب دورا مكملا لبعضها البعض في صناعة النقل الجوي بمصر..

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم وسط شركات الطيران العالمية حتي وصل أسطولها إلي حوالي ٧٠ طائرة من مختلف الطرازات تصل بها إلي ٧٤ نقطة في ٥١ دولة إلي جانب عشرات النقط الأخري من خلال تحالف ستار العالمي..

الفصل الثالث عشر

الطيار البطل

" رضا صقر"

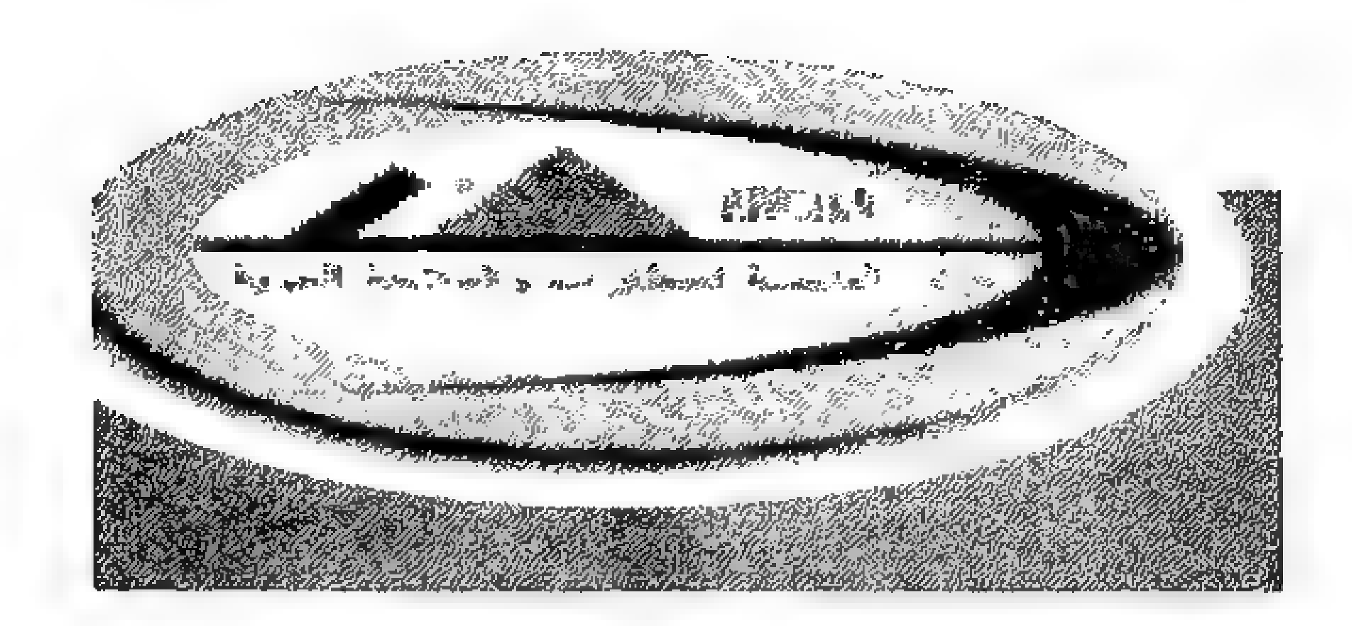


(فور عودتي من المهمة والهبوط بطائرتي .. فوجئت بإصابة الطائرة بطلقات مدفعية إسرائيلية في جسم الطائرة والجناح .. ولولا رعاية الله لتحطمت طائرتي .. حيث كانت الطلقات علي بعد سنتيمترات من خزان الوقود وكابينة القيادة .. وهو مايمثل خطورة كبيرة علي الطائرة .. كما كانت إصابة محطة الإرسال بهذه الدقة المتناهية توفيقا من الله وتذكرت وقتها الآية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. وبعد عودتنا من المهمة جلسنا كلنا في المطار ليلا للإستماع للإذاعات الأجنبية لمعرفة تفاصيل الحرب .. وفوجئت بقائد السرب « عصام صادق « يأتي ويحتضنني .. حيث كان توفيق الله حليفنا في هذه الضربة) ..

من أقوال البطل

" رضا صقر " ..

المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية





المهندس " إبراهيم مناع " رئيس الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة هي صاحبة الفضل في تحقيق النهضة في المطارات المصرية .. وكانت بدايتها عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام هذا القرار تغير مسمي الهيئة إلي الهيئة المصرية للرقابة علي الطيران المدني وصدر القرار الجمهوري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء الشركة القابضة للطيران والتي تعمل وفقا لأحكام القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ الخاص بقطاع الأعمال وفي ١١مارس ٢٠٠٢ صدر القرار الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة الطيران المدني حيث تم فصل جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني ويتبعها عدة شركات وجهات علي رأسها الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في قطاع الطيران ..



البطل رضا صقر مع الكاتب

« من هو »

بطلنا هو اللواء طيار « محمد رضا عبدالحميد صقر « الشهير بـ « رضا صقر « .. تخرج مـن الكليـة الجوية في يوليو عام ٦٦ .. وهي الدفعـة ١٨ .. وتدرج في القوات الجوية حتي عام ١٩٩٥ .. حيث كان نائبا لرئيس شـعبة التسـليح .. وشملت سـيرته الذاتية قيادته للمقاتلات ميج ١٧ ثم ميج ٢١ من ٦٨ وحتي ٧٩ .. ثم سافر إلي الولايات المتحدة للحصول علي دورة قيادة طائرات فانتوم .. وإسـتمر حتي ٨٧ .. وتم نقله إلي شعبة العمليات الجوية والتسـليح .. وحصل طوال خدمتة علي عدة أوسـمة ونياشـين .. أبرزها نجمة الشـرف العسـكرية في حرب ٧٣ .. ووسـام الحرب ونـوط الجمهورية من الطبقـة الأولي .. ونوط الجمهورية من الطبقة الثانية .. إلي جانب نوط العبور ..

توجهـت إلي مقـر عمل البطل في أبريل عام ٢٠١٠ .. حيث يتولي رئاسـة شـركة « إيرو سبورت « التابعة لوزارة الطيران المدني .. وكان مكتبه يقع في نادي الطيران المدني الموجود في حرم مطار القاهرة .. ووجدت النادي تحفة معمارية تمثل إنجازا كبيرا ضمن سيمفونية التطوير التي قادها أبطال أكتوبر ..

بعد تناول كوب من اليانسون بدأ بطلنا في سرد رحلته لتحقيق النصر .. حيث يقول عن سبب إلتحاقه بالقوات الجوية : رغم أنني وحيد ومعفي من دخول الجيش إلا أنني كنت أحب وأهوي الطيران .. وصممت علي التقدم للكلية الجوية رغم أن مجموعي في الثانوية يؤهلني لدخول كليات القمة .. خاصة وأن أسرتي كانت ترغب في دراسة الإقتصاد لأنني أعتبر حفيدا للإقتصادي البارز « طلعت حرب » .. وأمام إصراري علي العمل كطيار تمكنت بالفعل من دخول الكلية الجوية بعد إجتياز كل الإختبارات .. وبعد إنضمامي للقوات الجوية وتخرجي عام ٦٦ حدثت نكسة ٦٧ .. وشعرنا كلنا بالظلم لأنه تم مباغتتنا ولم نمنح الفرصة للمواجهة وتم ضرب كل مطاراتنا وتدمير طائراتنا .. والطيار بدون طائرة أو سلاح لايستطيع عمل شيء .. وبعض الطائرات التي كانت متاحة ولم تضرب بذل قائدوها جهدا كبيرا لتنفيذ طلعات ومهام معينة ..

« إعادة البناء »

وعن مرحلة إعادة بناء القوات الجوية بعد حرب ٦٧ يقول البطل « صقر » : تعد الفترة من ٦٧ وحتي ٧٣ من أهم مراحل الجيش المصري .. حيث تم فيها إعادة بناء القوات المسلحة وتم فيها بذل العرق والجهد والتدريب وتنفيذ طلعات عمليات جوية .. وتخللها عمليات كبيرة ومثيرة تم فيها ضرب مواقع العدو في سيناء كما أستشهد العديد من الأبطال .. ولعبت حرب الإستنزاف في هذه الفترة دورا أساسيا في الإعداد للحرب وتحقيق النصر .. وكنت في هذه الفترة قائدا لطائرة ميج ٢١ في المنصورة وحتي ٧٩ .. ومكثت في قيادتها وأنا ملازم أول حتي قائد سرب .. وكنت أشارك خلال هذه الفترة وقبل حرب أكتوبر في كل طلعات الحماية النهارية والليلية ..

« أول مواجهة مع العدو »

وعندما سألت البطل عن أول مواجهة مع العدو صمت لفترة ثم بدأ يتذكر ماحدث قبل ٤١ عاما من مقابلتي له .. يقول بطلنا : إنه يوم لاينسي وهو يوم ١١ سبتمبر ١٩٦٩ عندما كنا في مدينة المنصورة .. قامت وحدات من القوات الجوية من طائرات ميج ١٧ والسوخوي بالتوجه لتنفيذ مهمة في عمق سيناء المحتلة صباح ذلك اليوم .. وأقلعنا عدة طائرات من طراز ميج ٢١ لحماية طائراتنا داخل سيناء .. وتم بالفعل تنفيذ المهمة وأثناء عودة طائراتنا من سيناء ظهرت طائرات معادية من طراز ميراج .. وقمنا بالإشتباك معها ولكن في الخامسة من مساء نفس اليوم فوجئنا بقيام طائرات إسرائيلية من طراز فانتوم بدخول الأجواء المصرية .. في محاولة لرد الهجوم المصري .. فأخذنا الإذن بالإقلاع من مطار المنصورة للتصدي للهجوم وحدث إشتباك فوق مدينة السنبلاوين ..

« جيورا أول أسير إسرائيلي »

وعن تفاصيل الإشتباك مع طائرات العدو .. يقول البطل « رضا صقر « : إلتقينا مع الطائرات الإسرائيلية علي إرتفاع ٧ كم فوق مدينة السنبلاوين.. وكان قائد التشكيل قد تعرض لمناورة من طائرة إسرائيلية أصبحت خلفه مباشرة مايهدد طائرته بالسقوط .. فقمت بتنفيذ مناورة ودخلت خلف هذه الطائرة وهي من طراز ميراج .. وقمت بضربها بصاروخ أصابها وتصاعدت منها الأدخنة .. وأثناء متابعتي للطائرة فوجئت بطائرة معادية أخري تطلق صاروخا علي طائرتي .. وفقدت السيطرة عليها .. وإضطررت للقفز منها وهي علي إرتفاع ٦ كم .. وأثناء هبوطي بالمظلة وعلي إرتفاع ٣ كم شاهدت « جيورا « قائد الطائرة الإسرائيلية التي ضربتها يهبط هو الآخر بمظلة .. ونزلنا في منطقة واحدة بالسنبلاوين .. حيث هبطت في قرية إسمها « تاج العز" .. والإسرائيلي هبط في قرية مجاورة إسمها « سمارا « .. حيث تم الإمساك به كأول أسير في حرب الإستنزاف .. وتم مبادلته بعدها بحوالي ٣٠٠ ضابط مصري ومئات من الجنود الذين تم أسرهم في ٦٧ ..


البطل يشير لمكان اصابته في المعركة

« إتصال من الرئيس عبدالناصر »

ماذا حدث بعد الهبوط بالمظلة ؟ .. يقول البطل « صقر « : فور هبوطي بالمظلة إكتشفت إصابتي بكسر في العمود الفقري .. ولكن المفاجأة كانت في أحد الفلاحين الذي حضر إلي المظلة ومعتقدا أنني طيار إسرائيلي .. حيث صاح قائلا : إرفع إيدك فوق .. ولكنني أخبرته بأنني مصري فقام بإحتضاني وصمم علي ذلك رغم إصابتي الشديدة .. وتم بعد ذلك نقلي لمستشفي مدينة السنبلاوين داخل سيارة إسعاف .. وكانت روح الأهالي في هذا الوقت مرتفعة بعد ماحدث ..

وفي غرفة العمليات قام الطبيب بخياطة جرح أسفل ذقني .. وأثناء ذلك فوجيء الطبيب بالممرض يخبره بوجود إتصال هاتفي من القاهرة وأن المتصل يقول أنه « عبدالناصر « .. وبالفعل توجه الطبيب إلي الهاتف تاركا الإبرة والخيط في ذقني .. وعندما عاد أخبرني بأن المتصل فعلا هو الرئيس « عبدالناصر « حيث عرفه من صوته المميز الذي يعرفه جيدا من خلال تكرار الإستماع لخطب عبدالناصر .. وأن الرئيس سأله عن صحة الأنباء التي إنتشرت عن وصول طيارين إلي المستشفي .. وعندما أجابه بصحة ذلك إستفسر عن

صحة الطيار المصري ثم حالة الطيار الإسرائيلي .. حيث حاول الأهالي الفتك به إلا أن الغفر والشرطة التي كانت قريبة من موقع هبوطه بالمظلة أنقذوه من الأهالي .. وتم نقله لمستشفي السنبلاوين وفي نفس الغرفة التي أقيم فيها .. ولقي خلالها الرعاية الطبية من منطلق ديننا .. حيث أصيب بكسر مضاعف في ركبته وبعض الجروح .. ثم سأله الرئيس عبدالناصر عن حالة الإسرائيلي وهل سيعيش أم لا ؟ .. حتي يتم إبلاغ الصليب الأحمر بوجود أسير إسرائيلي لدينا .. وعندما طمأنه الطبيب تم بعد ١٥ دقيقة من المكالمة قطع إرسال الإذاعة المصرية .. وإعلان خبر أسر الطيار الإسرائيلي بمنطقة السنبلاوين .. ويروي البطل موقفا طريفا حدث له لدي دخوله مستشفي السنبلاوين .. حيث يقول : لدي دخولي نائما علي نقالة الإسعاف فوجئت بأحد الأشخاص يأتي مسرعا من أحد ممرات المستشفي .. حاملا ساطورا في يده محاولا قطع أذني إلا أن الممرضين الذين يحملونني قاموا بمنعه .. حيث إعتقد أنني الطيار الإسرائيلي .. وبعد الإمساك بالرجل أكد أنه قطع عهدا علي نفسه بقطع أذن الطيار الإسرائيلي عندما علم بأنه في طريقه للمستشفي .. وبالطبع لم يستطع الرجل تنفيذ تهديده حيث تم وضع الأسير تحت حراسة مشددة ..

" رحلة علاج "

ويواصل البطل « صقر « شهادته قائلا : بعد الإنتهاء من العلاج بمستشفي السنبلاوين تم نقلي إلي قاعدة المنصورة .. ومنها تم نقلي بطائرة مروحية إلي مطار الماظة ثم مستشفي القوات الجوية .. رغم منع الطيران الليلي في ذلك اليوم .. حيث كانت عدة أطقم طبية في إنتظاري .. وتم علاجي لمدة ١٠ أيام ثم بدأت في فترة علاج طبيعي وأشعات لمدة ثلاثة شهور من أجل إعادة تأهيلي .. وبالفعل تمكنت بعد ذلك من العودة لكامل لياقتي الطبية .. حيث عدت بعد ذلك للسرب الخاص بي .. وتم نقلي إلي مطار شبراخيت بمحافظة البحيرة .. حيث يوجد هناك سرب من لواء المنصورة للطلعات الخاصة المجهزة .. لتنفيذ عمليات قنص حر خلال المواجهات مع العدو .. وكانت هناك إشتباكات مستمرة خلال حروب الإستنزاف ..

" فترة الإستنزاف "

وحول تقييمه لفترة الإستنزاف .. يقول البطل « صقر « : تعد هذه الفترة العامل الأساسي لإعداد المقاتل المصري في كل القطاعات والتي تم فيها إكتساب خبرات أهلته لحرب ٧٣ ومنحته الثقة .. من خلال التدريب الشاق المستمر .. إلي جانب وجود روح مرتفعه للأخذ بثأرنا من العدو الذي أخذنا علي حين غرة في نكسة ٦٧ .. وكانت هذه المرحلة تدريبا عمليا وأدي إلي إنتهاء الرهبة من العدو .. حيث حرص كل الطيارين علي المشاركة في كل

عملياتها .. وأخفي العديدون منهم إصابتهم بأمراض حتي لايستبعدون من المشاركة .. وتم خلالها تحقيق العديد من الإنتصارات كما نال العشرات الشهادة في هذه الفترة ..

« موعد حرب أكتوبر »

وعن توقيت معرفته بموعد بدء حرب أكتوبر ٧٣ يقول البطل : قبل الحرب تم نقلي ضمن سرب من قاعدة المنصورة إلي مطار جنوب الأقصر لتحقيق الحماية لجنوب مصر .. وفي ٣ أكتوبر جاء أمر تحرك إلي مطار وادي قنا وإعادة التمركز فيه .. وفي ٤ أكتوبر وصل لدينا أمر للتوجه إلي مطار المنصورة لإجراء عمليات فحص فني لطائرتين إحداهما طائرتي .. وفي المنصورة فوجئت بوجود اللواء « صلاح المناوي » رئيس شعبة العمليات الجوية وشعرت من الجو العام في القاعدة .. ومن أسئلته لي شعرت بوجود شيء غير عادي سيحدث خلال ساعات .. ثم عدنا في نفس اليوم علي مطار وادي قنا .. وفي التاسعة من صباح ٦ أكتوبر جاءت تعليمات لقائد السرب الرائد « عصام صادق » شقيق المذيعة اللامعة « سامية صادق » بفتح مظاريف العمليات والموجودة بالخزينة .. ووجدنا فيها التعليمات ببدء الحرب في الثانية ظهر اليوم السادس من أكتوبر ووجود تعليمات للسرب بتنفيذ مهمة في سيناء .. وأن السرب يقوم بأربعة تشكيلات وكل تشكيل يضم أربع طائرات لضرب مطار « رأس نصراني » شمال شرم الشيخ ..

« أول مهمة في حرب أكتوبر»

وعن أول مهمة لهم في الحرب يقول « صقر » : طبقا للمهمة الموجودة في ظرف التكليف .. تم البدء في إعداد المقاتلات وتسليحها بالذخيرة المناسبة من أجل ضرب المطار وتدمير الممرات والطائرات والدشم الموجودة فيه .. وتم تصميم التشكيلات المكلفة بالمهمة .. وبدأنا في وضع خطوط السير وحسابات الوقود .. وفي الساعة الحادية عشر فوجئنا بوصول طائرة صغيرة بها مندوب من القوات الجوية يحمل ظرفا جديدا به تعليمات العمليات ومكتوب عليه سري للغاية ويفتح فورا .. بعد قيام قائد السرب بفتح المظروف .. تبين

صورة لهجوم طائرات مصرية علي مواقع العدو

وجود مهمة أخري لتخصيص تشكيل من أربع طائرات لضرب محطة إرسال إسرائيلية بمنطقة رأس محمد جنوب سيناء .. ومع المظروف توجد صور لمحطة الإرسال تم إلتقاطها يوم ٤ أكتوبر ومطلوب تدمير هذه المحطة .. وتم تغيير مهمتي بدلا من ضرب مطار رأس نصراني لتدمير محطة الإرسال الإسرائيلية ..

« تدمير محطة إرسال »

ويلتقط الصقر أنفاسه ويشرب رشفات من كوب ينسون ويواصل حكايته قائلا : تم دراسة الهدف جيدا وإعداد تشكيل من أربع طائرات .. وإعادة تحميل الطائرات الأربع بالذخيرة المناسبة فتم إنزال القنابل وتحميل الطائرات بالصواريخ .. كل طائرة فيها أربعة مستودعات وبكل مستودع ٣٦ صاروخ جو أرض .. وتم الإتفاق علي ضرب الهدف في نفس الوقت .. حيث كانت المحطة عبارة عن برجي إرسال كبيرين .. وتوجهنا من القاعدة عبر البحر الأحمر ثم إلي جنوب شرم الشيخ .. وكنا علي إرتفاع زيرو وطرنا وسط الجبال للوصول إلي هدفنا .. وكانت هناك عدة بوارج ومواقع مدفعية إسرائيلية تعاملت معنا .. ولكننا هربنا منهم .. وعندما إقتربنا من الهدف فوجئنا بشكل مختلف عن الصورة التي حصلنا عليها للهدف .. وشاهدنا عمارتين كبيرتين في واجهتها زجاج فيميه .. لذلك قررنا عدم التفريط في حمولتنا من الأسلحة والقيام بمناورة للتأكد من الهدف .. وبالفعل قمنا بالمناورة من خلال هجوم هيكلي بدون إطلاق الصواريخ .. وبعد مرورنا من الهدف تحققنا منه .. ثم بدأنا في مناورة للعودة للهدف وضربه .. وكانت هذه المجازفة رغم التعليمات بهجوم واحد للهدف وضربه .. وبعد إقترابنا من الهدف قمنا بضرب الهدف وتدميره بالكامل وبصورة كبيرة .. حيث صورت طائراتنا كل ماحدث .. وأثناء عودتنا من المنطقة حاولت طائرات « سكاي هوك » ضربنا بعد مطاردة مثيرة إلا أنها فشلت وعدنا بكل طائراتنا سليمة ..

« عناية الله »

« لقد شعرت بأن الله أرسل جنودا معنا وحمانا برعايته » هذا كان تعليق الصقر « رضا صقر » بعد عودته من تدمير محطة الإرسال الإسرائيلية .. ويقول : فور عودتي من المهمة والهبوط بطائرتي .. فوجئت بإصابة الطائرة بطلقات مدفعية إسرائيلية في جسم الطائرة والجناح .. ولولا رعاية الله لتحطمت طائرتي .. حيث كانت الطلقات علي بعد سنتيمترات من خزان الوقود وكابينة القيادة .. وهو مايمثل خطورة كبيرة علي الطائرة .. كما كانت إصابة محطة الإرسال بهذه الدقة المتناهية توفيقا من الله وتذكرت وقتها الآية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. وبعد عودتنا من المهمة


الطيار البطل رضا صقر

جلسنا كلنا في المطار ليلا للإستماع للإذاعات الأجنبية لمعرفة تفاصيل الحرب .. وفوجئت بقائد السرب « عصام صادق « يأتي ويحتضنني .. فقلت له : ماذا ؟ .. فقال لي : ألم تسمع ماقالته إذاعة البي بي سي .. لقد ذكرت أنه تم قطع الإتصالات في إسرائيل سواء بينها والعالم أو مع قواتها في سيناء .. وذلك بسبب ضرب محطة الإرسال في جنوب سيناء .. وكانت سعادتنا بالغة .. ولم نكلف بعد ذلك بأية مهام ولكن كل الطيارين طلبوا ضرورة المشاركة في عمليات الحرب .. وإضطر قائد السرب الرائد « عصام صادق « لإبلاغ اللواء « حسني مبارك « قائد القوات الجوية بذلك في ٧ أكتوبر .. حيث أبلغه « مبارك" بأنهم سينضمون في الوقت المناسب .. وتم الإكتفاء بعمليات الحماية لجنوب مصر .. وبعد إلحاح مننا تم الموافقة علي طلبنا في ١٠ أكتوبر .. حيث قام السرب بإعادة تمركزه في قاعدة طنطا الجوية .. وتم إقامتنا في أحد فنادق طنطا .. وتلقينا ردود فعل المواطنين علي تحقيق النصر بعكس ماحدث بعد يونيو ٦٧ .. وبالفعل بدأنا في عمليات الإشتباك والحماية لمنطقة الدلتا ..

" ميج تسقط فانتوم "

ويحكي البطل عن واقعة تدل علي توفيق ورعاية الله .. حيث يقول : في ١٤ أكتوبر ٧٣ وبعد إقلاعي كقائد تشكيل من مطار طنطا .. فوجئت بنداء علي جهاز اللاسلكي الخاص بالعمليات من قاعدة المنصورة .. حيث كان الزميل « محمود الصاوي « يخبرني بضرورة التخلص من خزانات الوقود والتوجه بسرعة إلي المطار .. حيث توجد طائرات

معادية متوجهة إليه لضربه .. وبالفعل قمت بالتخلص من خزانات الوقود لتكون طائرتي أسرع للوصول إلي المطار والدفاع عنه .. وعند وصولي فوجئت بثماني طائرات فانتوم إسرائيلية تهاجم المطار .. وكانوا عبارة عن تشكيلين كل واحد مكون من أربع طائرات .. فتعاملت مع اخر طائرة من السرب الأخير حيث كان يتخذ وضع الهجوم علي الممر .. فقمت بضربها بصاروخ وإصابتها بشكل مباشر .. وكان ماحدث يمثل معجزة لأن طائرة الفانتوم إمكانياتها كبيرة جدا عن الميج التي كنت أقودها .. وقد سقطت الطائرة المعادية برأسها في أرض زراعية بمطار طنطا .. ومصرع الطيار والملاح بداخلها .. ثم إندفعت خلف الطائرة الثانية لمطاردتها حيث نفذ عملية دوران يمين أدت لإقترابي منه .. وإضطر قائد الطائرة للتحليق علي إرتفاع منخفض والقيام بمناورات لمنعي من ضربه .. إلا أنني قمت بمطاردته وهرب مني إلي محافظة كفرالشيخ .. وقمت بإصابته إصابة مباشرة وسقطت الطائرة في محافظة كفرالشيخ .. ولقي ملاح الطائرة مصرعه حيث لم يسعفه الوضع للقفز من الطائرة .. بينما تم أسر الطيار بعد قفزه من الطائرة .. ــ ولقد عايش مؤلف هذا الكتاب هذه اللحظة عندما كان في العاشرة من عمرة حيث كانت المطاردة في سماء قريته الصافية مركز دسوق بمحافظة كفر الشيخ قبل سقوطها بعد دقائق من مرورها قرب إحدي قري المحافظة ــ .. وبعد الإنتهاء من المطاردة قررت العودة إلي مطار طنطا خاصة وأنني تخلصت من خزانات الوقود .. وفوجئت لدي عودتي بإبلاغي بأن ممرات مطار طنطا غير جاهزة بعد ضربها خلال الإشتباك الأخير .. وكان الموقف سيئا حيث لايوجد وقود لدي بينما المطار مغلق .. وطلبت منهم السماح لي بالهبوط في مطار قويسنا رغم أنه لم يستخدم خلال الحرب .. وبالفعل قمت بالإنخفاض من الإرتفاع العالي وهبطت مباشرة علي الممر .. وفور هبوطي علي الممر فوجئت بتوقف محرك الطائرة لنفاذ الوقود .. وفي ذلك الوقت تأكدت من رعاية الله لنا خلال هذه الحرب لأن الأمر كان تفرق فيه ثانية واحدة .. كانت من الممكن أن تؤدي إلي كارثة .. لذلك فإن العاملين في مجال الطيران لايعلم أحد منهم أنه سيعود بطائرته أم لا وسط أهوال الحرب والمواجهات الصعبة ..



الطيار البطل سمير عزيز

" بطولات "

وحــول البطــولات التي عاصرها قــال البطل : في أول الإشــتباكات من بــين الذين تركوا بصمات خلالها الفريق « أحمد شــفيق" وزيــر الطيران الحالي عندما كان قائدا للميج ٢١ في مطار المنصورة .. حيث قام بضرب طائرة ميراج إســرائيلية وأسر قائدها .. وذلك خلال حرب الإستنزاف .. وتم إصطحاب الطيار حتي مطار المنصورة .. ثم الزميل المرحوم « أحمد عاطف « بقاعدة أنشــاص حيث كان أول طيار يضرب طائرة فانتوم إسرائيلية خلال حرب الإستنزاف أيضا .. إلي جانب الطيار" سمير عزيز « حيث قمنا في شم النسم بتشكيل في عام ٦٨ مع « ســمير عبدالله" وتمكن من إســقاط طائرة إســرائيلية .. كما تمكن من إســقاط طائرة أخري خلال إشتباك الســنبلاوين ..كما تمكن الزميل « مصطفي جامع « من إســقاط طائرة ميراج أخري .. ولن أنســي مافعله الشــهيد « صبحي الشيخ « أثناء مهاجمــة مطار « رأس نصراني" حيث أصيبت طائرتــه إصابة خطيرة ورفض القفز منها لإنقاذ حياته .. وفوجئنا به يضحي بنفســه عندما شــاهد ٤ طائرات تخرج من دشــمة بالمطــار .. فتوجــه إليها بالطائرة في عملية إستشــهادية قائلا : «الله أكبر" .. ثم دمرها بالكامل في تصرف وطني كبير ..

" أثر رمضان "

وحول تأثير شهر الصيام في معنويات الأبطال خلال حرب أكتوبر رمضان .. يقول البطل « صقر" : لعب الصيام وشــهر رمضان دورا كبيرا في رفع معنويات الجيش المصري .. ونتذكر فــي صبــاح ٦ أكتوبر عندما علمنا بموعد الحرب أن شــيخ القاعدة أمنــا في صلاة الظهر جماعة .. وقبل دقائق من الحرب ألقي خطبة وسطنا ورغم أنه أبلغنا بضرورة الفطر إلا أن بعضنا صمم علي الصوم في بعض أوقات الحرب .. حيث ســادت وســطنا مايسمي بروح أكتوبــر حيث وجدنا تعاطفا من المدنيين وأصبحنا نعتــز بالنصر بعد أن قمنا برد إعتبارنا ماحدث في ٦٧ .. وشــعر الجميــع بالجهود الذي بذلناه خاصة عائلاتنا التي لم نشــاهدها طوال الحرب .. ولم أشــاهد إبنتي التي ولدت قبل أســبوع من أكتوبر إلا بعد مرور ٤٠ يوما علــي ميلادها .. وأتمني أن تظهر روح أكتوبر في كل وقــت لتحقيق التنمية لصالح بلدنا في كل المجالات ..



الفصل الرابع عشر

الطيار البطل

" حسن راشد "



(وبعد وصولنا إلي رمانة كانت رعاية الله وتوفيقه حليفنا .. عندما فوجئنا بمنطقة شئون إدارية كبيرة تقع علي مساحة تماثل مساحة مطار القاهرة .. بها أعداد كبيرة من الدبابات وخزانات الوقود والمياه ومخازن المؤن والمداد والذخيرة .. وتم إكتشاف ذلك بالمصادفة حيث لم يتم الإبلاغ عنها أو تحديد موقعها .. ولم تكن مرصودة من قبل .. وهنا تذكرت قول الله تعالي :" ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي « ١٧ الأنفال .. حيث كنا قد إتخذنا هذه الآية الكريمة شعارا لسربي .. وكنا حوالي ٨ طائرات محملة بأطنان من المتفجرات فقذفنا حمولتنا عليهم مأادي لتكبيدهم خسائر فادحة .. أدت إلي نشر الفوضي وسط قوات الأعداء في القطاع الشمالي من سيناء ..

من أقوال الطيار البطل

" حسن راشد " ..

« من هو »

بطلنا هو اللواء طيار « حسن راشد « الذي تخرج من الكلية الجوية عام ٦٨ .. وعمل قائدا للميج ١٧ وشارك في حرب الإستنزاف وأكتوبر .. وحقق بطولات عديدة وحصل علي عدة أوسمة أبرزها وسام النجمة العسكرية .. ثم تدرج في الترقية حتي عمل رئيسا لأركان القوات الجوية .. وتم الإستعانة به لقيادة بعض المواقع المدنية المتعلقة بمجال الطيران .. حيث تولي رئاسة شركة خدمات البترول الجوية .. ثم قيادة الشركة المصرية للمطارات فرئيسا لشركة ميناء القاهرة الجوي .. توجهت إليه في مكتبه والذي يقع داخل الدائرة الجمركية بمبني مطار القاهرة رقم ٣ والذي يعد تحفة معمارية .. وبعد جلوسي معه في مكتبه الذي جمع بين الفخامة والبساطة بدأ في إسترجاع ذكريات مر عليها أكثر من ٤٠ عاما .. يقول « راشد « عن نفسه : لقد دفعني حب الطيران لدخول الكلية الجوية عام ٦٦ .. وكان وقتها الطيار يتمتع بمكانة متميزة تجذب كل الشباب .. وتقدمت إلي الكلية



الطيار حسن راشد والكاتب

الجوية كسلاح جديد .. وتعرفت وقتها علي أصدقاء العمر وخلال دراستنا حدثت نكسة ٦٧ وصعقنا وقتها بماحدث .. ووقتها عرفنا أهمية سلاح الطيران في أي حرب .. وماحدث في ٦٧ كان تجربة قاسية دفعتنا فيما بعد للثأر من العدو .. وتخرجت بعد ذلك عام ٦٨ وهي الدفعة ٢١ وكنت أقود قاذفات الميج ١٧ .. ودخلنا حرب الإستنزاف في مواجهات حقيقية مع العدو ..

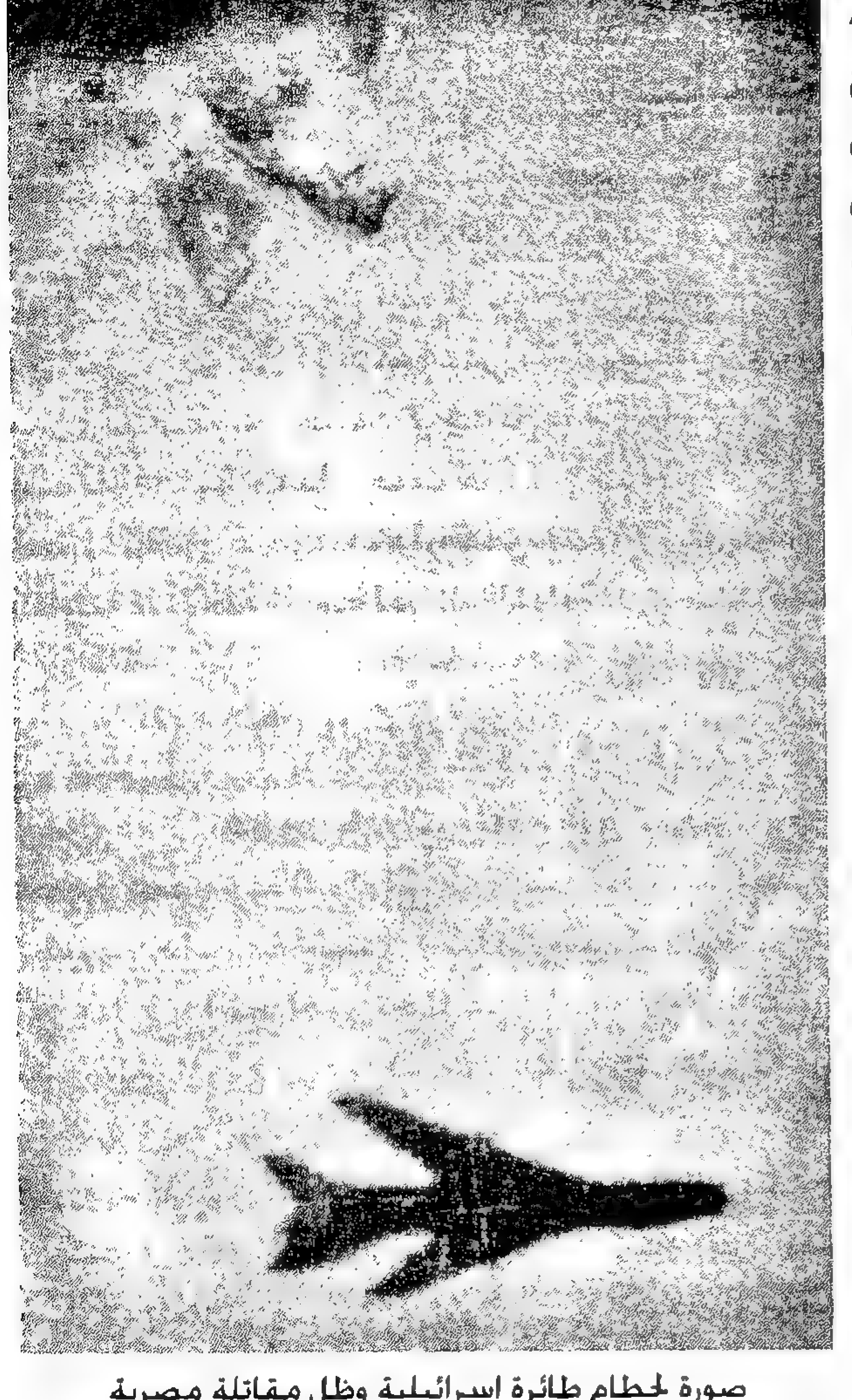
« أول مواجهة »

وحول أول مواجهة مع العدو في حرب الإستنزاف .. يقول البطل « حسن راشد « : تم تكليفنا خلال حرب الإستنزاف بضرب أية تجمعات للعدو شرق القناة .. سواء كانت صواريخ أو شئون إدارية التي توفر كل الإمدادات لقوات الأعداء .. وكان هناك بعض التحركات للعدو شرق القناة في منطقة بالوظة بسيناء لإعداد منصات صواريخ .. فتم تكليفي ضمن سرب لضرب الموقع خلال حرب الإستنزاف .. وكانت عمليات الطيران في الإستنزاف تستهدف إستنزاف قوة العدو بضرب أية تحركات أو إنشاءات له في سيناء .. ومازلت أتذكر أول طلعة فور تخرجي من الكلية الجوية .. حيث قمت بعبور القناة وقذف حمولتي من القنابل علي بعض المواقع في الوقت الذي تبدأ طائرات العدو في مطاردتي لتتلقفها الطائرات المقاتلة في كمين لها تم تكراره خلال حرب الإستنزاف .. ثم توجهت ضمن أول سرب مصري إلي الجبهة السورية في عام ٦٩ حيث بقيت هناك ستة شهور .. قمت خلالها بمهاجمة بعض المواقع من جنوب لبنان .. ثم عدت إلي مصر مرة أخري ..

« فائدة الإستنزاف »

وحول الفائدة التي تم تحصيلها خلال حرب الإستنزاف يقول البطل « راشد « : إلي جانب إستنزاف قوة العدو وتدمير بعض مواقعه .. تم خلال حرب الإستنزاف إعادة بناء القوات الجوية فضلا عن باقي الأسلحة .. وتم زيادة عدد الطيارين المصريين وتجهيز الطائرات المتوفرة وقتها لتناسب حجم المعركة القادمة .. إلي جانب خوض عمليات تدريب حقيقية ساعدت علي التوصل إلي مستوي عال من المهارة الفائقة وسط طيارينا .. وكانت مدرسة للتعليم بالدم تم خلالها تطوير طائراتنا وهي من طراز روسي إلي جانب وجود تكتيك روسي .. في حين أن العدو كان مزودا بطائرات حديثة من الميراج والفانتوم .. وكانت كفة المواجهة غير عادلة بالمرة .. لذلك حرصت القيادة المصرية علي توفير التدريب المناسب وإستخدام الإمكانيات المتاحة وتطويرها لتحقيق الهدف .. وقد شهدت هذه المرحلة بداية علميات تحليل المواجهات الجوية لتحديد ملامح القصور أو عوامل القوة فيماحدث من مواجهات لإستخلاص العبر والدروس والإستفادة منها .. وكان صاحب الفضل في ذلك اللواء « حسني مبارك" الذي تولي رئاسة أركان القوات الجوية بداية من عام ٦٩

.. حيث يتم دراسة كل الطلعات الجوية وتقوم قيادة القوات الجوية وقتها بتحليل ماحدث وشرح الفائدة للطيارين .. وهو ماأدي إلي رفع مستوي الطيارين .. وكان يصلنا كل يوم تعليمات جديدة بشأن المعارك الجوية .. وفي نفس الوقت تم تطوير الطائرات لتصبح أكثر فعالية في المواجهات مع العدو أو في تنفيذ المهام في عمق سيناء .. فمثلا طائرات الميج ١٧ كانت تحمل ٣ مدافع أو صواريخ إلي جانب خزانات وقود .. ونجح المهندسون المصريون في تعديل الطائرة .. لتحمل كميات أكبر من القنابل والصواريخ .. لتصبح ذات تأثير أكبر خلال تنفيذ المهام المكلفة بها وهو ماحقق نجاحا كبيرا خلال حرب أكتوبر ..



صورة لحطام طائرة اسرائيلية وظل مقاتلة مصرية

« موعد حرب أكتوبر »

وعن توقيت معرفته بموعد نشوب حرب أكتوبر يقول البطل « حسن راشد « : كنت قبل نشوب الحرب في الجماهيرية الليبية ضمن تشكيل من القوات الجوية لتدريب بعض الطلبة .. وقبل بدء الحرب بعشرة أيام تم إختيار مجموعة من الطيارين وعادوا إلي مصر بصورة مفاجئة .. وتم فرض السرية التامة علي عودتهم .. لذلك شعرنا بوجود تحرك جاد خلال الأيام القادمة .. وزادت حالة الترقب من الجميع خلال مواصلة عملنا في ليبيا .. وفي صباح يوم ٦ أكتوبر تم رفع الحالة وسط المدربين والطيارين الجدد .. وطلب منا الإستعداد للعودة إلي مصر .. وبالفعل إستعد الجميع حيث كنا حوالي ٢٠ طيارا مدربا

و٥٠ طيــارا جديــدا .. وبعد إعلان الحــرب عدت إلي مصر ضمــن ٥ طيارين فقط للإنضمام لأسطول القوات الجوية في ٧ أكتوبر ..

" أول مشاركة "

وعــن أول مشــاركة خلال حــرب أكتوبر يقــول : بعد عودتي يــوم ٧ أكتوبــر تم إنضمامي لتشــكيلات الحــرب .. وكانت أول طلعة لي يوم ٨ أكتوبــر .. ومازلت أحمل ذكريات جميلة لهــا .. حيث تم تكليفنا بضرب لواء مدرع قادم علي الطريق الشــمالي قرب العريش .. وتم تشكيل سرب من ١٢ طائرة علي ثلاثة تشكيلات .. وكنت قائدا للتشكيل الأخير والمكون مــن أربع طائرات .. حيــث تم تحميل طائراتنا بكامل طاقتها .. علــي أن يكون عمق دخولنا ســيناء قصيرا جــدا .. حيث لم تكن معنا خزانــات الوقود الإحتياطي لأننا إســتبدلناها بقنابل ليكون هجومنا مؤثرا علي العدو .. وكان مدي عبورنا حتي منطقة بالوظة .. وبعد وصولنا للنقطة المحددة لم نجد اللواء المدرع حيث إختفي تماما عن المكان الذي تم تحديده ..

" توفيق من الله "


الطيار ايهاب عبدالعزيز

ويواصــل البطــل رواية ماحدث فــي أول طلعة له في أكتوبر قائلا : بعد وصولنا إلي الموقع المحدد .. والخروج من صدمة عدم وجود اللواء الإســرائيلي قام قائد السرب الشهيد « أسامة حمدي » بطلب إستكمال طيراننا في عمــق ١٠ كم أخري بحثا عن اللــواء .. حيث عثرنا بعــد ذلك الموقع بمدة بســيطة علي وحــدات صغيرة متناثرة علي الطريق فأعطي أوامر للرف الثاني والذي كان فيه الطيار" أهاب عبدالعزيز » بالإشتباك معهم .. علــي أن نكمل أنا وهو لمســافة ١٠ كــم أخري وهو خــارج نطاقنا .. وبعد وصولنا إلــي رمانة كانت رعاية الله وتوفيقه حليفنا .. عندما فوجئنا بمنطقة شئون إدارية كبيرة تقع علي مســاحة تماثل مســاحة مطار القاهرة .. بها أعداد كبيرة من الدبابات وخزانات الوقود والميــاه ومخازن المؤن والمداد والذخيرة .. وتم إكتشــاف ذلــك بالمصادفة حيث لم يتم الإبلاغ عنهــا أو تحديد موقعهــا .. ولم تكن مرصودة مــن قبل .. وهنا تذكرت قــول الله تعالي « ومارميــت إذ رميت ولكن الله رمي » ١٧ الأنفال .. حيــث كنا قد إتخذنا هذه الآية الكريمة شــعارا لســربي .. وكنا حوالي ٨ طائرات محملة بأطنان من المتفجرات فقذفنا حمولتنا

عليهم .. ماأدي لتكبيدهم خسائر فادحة تسببت في نشر الفوضي وسط قوات الأعداء في القطاع الشمالي من سيناء .. وكانت هذه الطلعة مؤثرة جدا .. ورغم مشاركتي في ثماني طلعات خلال الحرب إلا أن هذه الطلعة كانت أفضلهم .. وكمايقولون بأن الجيوش تمشي علي بطونها .. وتعد الشئون الإدارية هي بطون الجيوش وبدونها لن يستطيع أي جيش أن يتحرك من موقعه خطوة واحدة سواء للأمام أو للخلف .. وهذه الطلعة تم تصويرها من خلال الكاميرات الموجودة في طائرة الشهيد « أسامة حمدي « .. وتم عرض هذه الصورة في معرض الغنائم الذي تم إقامته بعد نهاية الحرب .. وكانت توضح الصواريخ وهي متوجهة إلي الدبابات وتجمعات العدو ..

" إكتشاف كباري الثغرة "

وعن أبرز الطلعات يقول البطل « راشد « : خلال عملياتنا تمكن سربي من إكتشاف معدات عبور العدو إلي منطقة الدفرسوار .. خاصة عربات الكباري .. وكنا أول مجموعة تكتشف ذلك .. وقمنا بضرب بعضها في الطريق الأوسط في سيناء .. وكان ذلك يوم ١٦ أكتوبر وتم إبلاغ ذلك للقيادة بعد تصويرها للتعامل معها .. وكان يوم هذه الطلعة غريبا جدا حيث كان سربي في هذا اليوم عائدا من عملية في سيناء .. وتم تكليفنا بعملية أخري وعند إقترابنا من المنطقة القريبة من الدفرسوار .. فوجئنا بالسماء ممتلئة بطائرات العدو من أجل توفير الحماية الجوية لقواته علي الأرض .. حيث إنتشروا من إرتفاع زيرو وحتي ١٠كم .. وعند دخولنا علي أول عربات لهم بدأت وسربي المكون من أربع طائرات في التعامل معها وضربها .. وكان معي رقم ٢ الشهيد « ألبير متري سكاروس « ورقم ٣ الشهيد « سامي منقوبة « والرابع الشهيد « نصر « وهذه الطلعة أستشهد فيها « سامي « حيث خرج معي ثلاث طلعات من قبل وأستشهد في هذه الطلعة .. حيث تلقت طائرته صاروخا أثناء قيامنا بضرب عربات العدو ..

" أصعب مواجهة "

ويواصل البطل عرض ماحدث في أصعب مواجهة مع العدو قائلا : بعد عودتنا إلي القاعدة وبعد فقد طائرة الشهيد « سامي « والذي حزنت عليه جدا حيث كانت تربطني به علاقة قوية .. تم تكليفنا بالخروج في طلعة ثانية فقمنا بتموين الطائرات وأقلعت بسربي بعد إضافة رابع لي وهو « أصيل وليم تادرس" .. وتوجهنا إلي موقع العمليات فوق الثغرة .. وتعاملنا مع عربات العدو خاصة في منطقة المعابر ودارت معركة شرسة أستشهد فيها « سامي « و « نصر « .. وعدت أنا و « أصيل « حيث فقدت في هذا اليوم أعضاء سربي الثلاثة وفي طلعتين .. ولم أسلم خلال هذا اليوم من بعض الطلقات

التي أصابت طائرتي وكانت بعيدة ســنتيمترات عن أماكن حساســة قرب خزانات الوقود وكابينة الطائرة .. وكانت الرؤية في ذلك اليوم ســيئة .. حيث عانيت كثيرا للوصول إلي القاعدة حيث هبت عاصفة رملية علي البلاد .. وبعد هبوطي بســلام وعندما رأيت حالة الطائــرة تعجبت من عــدم إنفجارها بعد كل هذه الطلقات المؤثــرة .. وتأكد لي أن رعاية الله وحمايته لي هي السبب في وصولي بالطائرة إلي المطار .. وهذه الطائرة تم رفعها من الخدمة بعد ذلك لخطورة الإصابات علي ســلامتها وتم تصليحها بعد إنتهاء الحرب وعادت للخدمة مرة أخري ..

" الشهداء "

وعن الشــهداء الذين يعتز بهم يقول البطل « راشد « : لقد خرجت خلال عملي بالقوات الجويــة علي بمجموعــة من أصدقاء العمر .. ومن بينهم من أستشــهد ســواء في حرب الإســتنزاف أو أكتوبر .. وأتذكر منهم الشــهيد طيار « أســامة حمدي « الذي أستشهد ١٩ أكتوبــر بعد ملحمــة كبيرة في ذلك اليوم للتعامل مع الثغرة .. حيث كان العدو يزيد من معداته في الثغرة بعد وصول كميات كبيرة من العتاد والمعدات والطائرات من الدول القريبة منه وأبرزها الولايات المتحدة وجنوب أفريقيا .. حيث شاهدنا طائرات الميراج وإف ٤ الحديثة وعليها علامات دولة جنوب أفريقيا بداية من يوم ١٦ أكتوبر .. وقد حصل الشهيد علي وسام النجمة العسكرية .. وكان كقائد سرب يتمتع بروح عالية جدا .. وأصبح قدوة لباقي طياري الســرب .. وكان حريصا علي تنفيذ أكثر من طلعة .. ورغم هذه الإمدادت إلا أن أبطالنا تعاملوا معها بكل حرفنة وتمكن الطيار « شريف عرب «من إسقاط طائرة إف ٤ والتي كانت تعرف وقتها بالشبح لصعوبة ضربها .. إلا أن البطل « شريف « أسقطها بطائرة ميج ١٧ وحصل وقتها علي نجمة ســيناء .. ورغم أن الشــهيد «شــريف « لم يمت خلال الحرب إلا أنه إستشــهد في حادث ســقوط طائرة بضائــع مصرية أثناء إقلاعها في كينيا في بداية التسعينيات من القرن الماضي .. وكان معه مساعده « الجندي « وهو من أبطال حرب أكتوبر أيضا ..

بطولات " شريف عرب "

وعندمــا وجدت البطل « راشــد « متأثرا بالبطل الشــهيد « شــريف عــرب « طلبت منه شــهادته علي بعض بطولاته خلال حرب أكتوبر المجيدة فسكت برهة كأنه يتذكرها وقال : إن بطولات الشــهيد « عرب « كثيرة حيث كان عند المسئولية التي تولاها بقيادة أسراب الميــج ١٧ .. وفي ٦ أكتوبر قاد البطل ســربا من ١٦ طائــرة لتدمير موقعي صواريخ « هوك « فــي مطاري الجدي والمليــز .. وبعد الإقلاع بثوان حدث ماس أدي لســقوط خزانات الوقود

الرئيســية في طائرة البطل « عرب" مايســتلزم عودته إلي المطار لإصلاح ماحدث .. إلا انه رفض حتي لايصاب باقي السرب بالخوف بعد عودة قائدهم للمطار .. وواصل البطل تنفيذ مهمته بنجاح وعاد مع سربه إلي المطار .. كما قاد البطل سربا من ١٢ طائرة في ٨ أكتوبر لتدمير إحدي كتائب العدو المدرعة التي كانت تحاول التقدم علي بعد ٢٠ كم شرق القناة .. وبعــد ســاعتين من نفس اليوم قاد ســربا لضرب لواء مدرع في ممر متــلا .. وعند العودة قامت ثماني طائرات فانتوم إســرائيلية بمهاجمة السرب وتمكن البطل من ضرب إحداها مادفع باقي الطائرات للهروب من المواجهة ..

« تأثير رمضان »

وحول تأثير رمضان والصيام في الحالة المعنوية للطيارين يقول البطل « حسن راشد « : إن شهر رمضان المبارك وجو الصيام أكمل منظومة النصر .. حيث كان رمضان حافزا يقوي الإيمان والتطلع للفوز بالشــهادة في هذه الأيام المباركة .. وكان الســعي لإســترداد الأرض والعرض من العدو من بين منظومة النصر إلي جانب الإستعداد الجيد والتدريب المتميز .. لذلك كان الله قريبا منا .. كما سادت وسطنا جميعا روح معنوية مرتفعة .. وكنت قريبا جدا من الشــهيد « ألبير متري « الذي كان حريصا علي الصوم معنا في رمضان .. وكنت أســمع صوته في اللاســلكي يصيح قائلا « الله أكبر « بعد إصابة أهدافنا بدقة .. ولم تقتصر هذه الروح علي المسلمين فقط بل شاركنا فيها الأخوة الأقباط ..



الفصل الخامس عشر

الطيار البطل

" مدحت هنداوي "



« كنــت في تشـكيل مع الشــهيد « بســيوني « .. وتعاملنــا مع طائرات العدو وأسقطنا بعضها كما أصيب البعــض الأخــر وهربوا من شــجاعة الطيارين المصريين .. وخــلال هــذا الإشــتباك تعرضــت طائرتــي لعدة صواريــخ ولــولا عنايــة الله لكنــت ضحيــة إحداهــا حيــث تمكنت من القفز بالمظلة وبعــد عودتي للمطار إســتأنفت مهامي علي طائرة بديلة في نفس اليوم .. حيث كانت تســود وقتها روح وطنية كبيرة « ..

من أقوال الطيار البطل

" مدحت هنداوي " .


عالم متكامل من
الرفاهية

« من هو »

البطل لواء طيار « مدحت هنداوي « أحد الأبطال البواسل الذين حملوا أرواحهم ليقدموها في سبيل حماية أجواء مصر خلال حرب أكتوبر المجيدة .. حيث تدرج في مختلف المناصب في القوات الجوية .. وحتي إنضمامه للعمل المدني بوزارة الطيران المدني وتقلده عدة مناصب أخرها رئاسة الشركة المصرية للمطارات ..

توجهت إليه في مكتبه بمبني الشركة الجديد والذي يواجه مبني وزارة الطيران المدني في طريق مطار القاهرة .. لدي وصولي وجدت عدة وفود لشركات طيران أجنبية تبحث زيادة رحلاتها الشارتر إلي مطارات مصر .. وبعد نهاية الإجتماع إلتقيت بالبطل حيث أكد أن الروح الوطنية في أعقاب النكسة كانت الدافع له ولمئات من الشباب للإلتحاق بالكليات الحربية ..

وعن كيفية إلتحاقه بالكلية الجوية .. يقول البطل « هنداوي « : في أعقاب نكسة ٦٧ سادت فكرة الوطنية وضرورة الأخذ بالثار .. وإنتشر وسط الشباب السعي لدخول الكليات العسكرية .. ورغم إنضمامي لكلية العلوم بموافقة أسرتي.. إلا أنني وأمام تيار الوطنية المنتشر وسط الشباب في هذا الوقت دفعني للتقدم بأوراقي إلي الكلية الجوية .. ولم تعلم أسرتي أي شيء عن ذلك .. وكان والدي وقتها في الكويت .. وعاد بعدما علم بذلك .. وبالفعل إنضممت للقوات الجوية في أكتوبر عام ٦٨ .. حيث كلف اللواء « حسني مبارك « وقتها بتخريج دفعات كثيرة من الطيارين وتخرجت بالفعل في عام ٧٠ .. وشاهدت في هذه الفترة عملية إعادة بناء القوات الجوية .. حيث كانت قد بدأت فور الخروج من حرب ٦٧ .. والتي أصابتنا في القوات الجوية بحزن شديد .. حيث منيت القوات الجوية وقتها بهزيمة ثقيلة .. ولم نعط الفرصة لمواجهة العدو الذي أخذنا علي حين غرة .. وتواكب دخولي الكلية الجوية مع الإعداد للحرب وتخريج دفعات من الطيارين القتاليين .. وكانت فترة الكلية الجوية قاسية جدا في العمل لدرجة أننا كنا لانشعر بالوقت .. وقد شاركت خلال حروب الإستنزاف في مواجهة قوات العدو في الجبهة السورية .. وحدثت إشتباكات هناك وعندما عدت إلي مصر حدثت مناوشات مماثلة .. وقد عملت في هذه الفترة علي طائرات الميج ١٧ و٢١ بعد ذلك وهي الطراز الذي عملت عليه خلال حرب أكتوبر..

" موعد الحرب "

وعن توقيت معرفته بموعد الحرب قال : لقد نجحت القيادة المصرية في إخفاء أية معلومات عن الحرب وبإتقان شديد .. حيث علمت بها في الساعة الثانية عشر ظهر يوم ٦ أكتوبر .. ووقتها علمنا رسميا بموعد الضربة الجوية .. وتم توزيع المهام علينا وتحديد الأهداف المطلوب ضربها في إسرائيل .. حيث هبطت طائرة بالمطار فيها مظروف يحدد هذه المهام .. وبدأنا في عملية التلقين قبل الطيران .. ورغم ذلك إلا أننا تعاملنا مع الموقف والتعليمات التي صدرت بإعتقاد داخلي بأن مايحدث مجرد تدريب وليس حربا .. ولم نتأكد بأن الحرب بدأت بالفعل إلا أثناء عبورنا قناة السويس في الضربة الجوية الأولي ..

" أول مهمة "

وعن أول مهمة له خلال حرب أكتوبر يقول البطل « هنداوي « : في تمام الساعة الثانية بعد ظهر ٦ أكتوبر عبرت عدة أسراب من الطائرات قناة السويس في وقت واحد .. كل مجموعة ملزمة بتنفيذ عدة مهام وضرب عدة مناطق في عمق سيناء لشل حركة العدو وإعطاء الفرصة للقوات المصرية الأخري بعبور القناة .. وكانت مهمة السرب الذي كنت فيه هي ضرب مركز القيادة والسيطرة أسفل تبة عالية بشرم الشيخ تسمي «



الطيار هنداوي مع الكاتب

أم خشــيب « .. حيث خصصنا ٨ طائرات عبرت القناة في تشــكيلين تمام الساعة الثانية .. وفــي الثانيــة والـ ١٥٠ ثانية وصلنا إلي موقع التبــه .. رغم وجود تغيير في المعالم التي تــؤدي إليها .. ولكن إعتمدت علي الخطة الملاحية وشــاهدت التبة وكانت أشــبه بقلعة حصينــة وبها مجموعة من الهوائيات الضخمة .. وكنا نحمل قنابل ثقيلة جدا .. حيث كنا نســتخدم الطائرة كمقاتلة قاذفة بينما هي مقاتلة فقط .. أي أن مهمتها الدخول في إشــتباكات وقتال جوي وليس ضرب الأهداف الأرضية .. حيث كانت من مهام طائرات أخري مثل السوخوي وذلك في حماية طائرات الميج ٢١ ..

"أصعب مواجهة "

وحــول أصعــب مواجهة يقول البطل « هنــداوي « : رغم أن مهام الطيــار المقاتل صعبة جــدا إلا أن أصعــب مواجهة كانت في ١٤ أكتوبر .. حيث أقلعت مع ثلاث طائرات بقيادة « ماهر قاســم « و" خليل" و" بســيوني « وعند مطار الصالحية حدث إشــتباك مع طائرات العــدو .. وتمكنا من إســقاط طائرتي « ســكاي هــوك « و ميراج « إســرائيليتين .. بينما تم ضــرب طائرتي أنا و «بســيوني « وقفزنا بالكرســي المنطلق .. وعدنــا إلي القاعدة علي موتوســيكل ورفضنا وقتها الذهاب إلي المستشــفي لإجراء الكشــف الطبي علينا من خلال إشتباكات فوق الصالحية .. ثم يوم ١٠ أكتوبر والذي شهد إشتباكات فوق بورسعيد .. إلــي جانب تعرض مطارنا في أبوحماد للضرب وإســتخدامنا للممر الإحتياطي بالمطار لتنفيذ المهام المكلفين بها .. حيث هاجمتنا ٨ طائرات فانتوم و٤ طائرات ميراج إسرائيلية فــي مطار أبوحماد وتلغيم الممــر بعدد كبير من القنابل التي تنفجر بمجرد الإقتراب منها .. وعند قيام فريقين متخصصين بإزالة الألغام للتعامل معها إنفجرت فيهم مما أدي إلي إستشــهادهم .. ولكننــا علمنا بعد ذلك بأن الألغام يتم تفجيرهــا بمجرد الإقتراب منها بحوالــي أربعة أمتار .. فتم التعامل معها من خلال قذفها بقذائف مما أدي إلي تفجيرها وتنظيف الممر وإســتئناف إقلاع الطائــرات التي كانت موجودة في دشــم حصينة خلال الهجوم الإسرائيلي ..

« أيام المجد »

ويواصل البطل شهادته لأيام المجد ويقول : في ١٧ أكتوبر أقلعت مع ثلاث طائرات بقيادة « خميس « و" نيازي « و « حســن محمد « فوق المنزلة شمال غرب بورسعيد .. وظللنا حوالي ١٥ دقيقة نأخذ الإتجاهات من الموجه الأرضي حتي أخبرنا بوجود طائرات ميراج إســرائيلية تشتبك مع طائراتنا فوق المنصورة .. وبعد فترة شاهدنا التشكيل وتوجهنا إلي الطائرات المعادية ودخلنا وســط الإشــتباك وتعرضت طائرة « نيازي « للضرب وهبط بالمظلة .. وفي يوم ١٨ أكتوبر أقلعت في تشــكيل ضم «حســن محمد" و" تحسين « و « غرباوي « لضرب



الطيار حسن محمد

تجمعات دبابات علي بعد ١٠ كم شرق الدفرسوار .. وفور الإقلاع مباشرة فوجئنا بوجود طائرة ميراج إسرائيلية بجوارنا .. وتمكن الطيار « حسن « من ضربها قبل وصولنا إلي الهدف .. وتعرضت طائرة « الغرباوي « للضرب يومها وحظي بالشهادة فيها ..

« جند الله »

وعن اللحظات التي شعر فيها بتوفيق من الله يقول البطل « هنداوي « : إنها لحظات كثيرة .. أبرزها ماحدث خلال الإشتباك الرهيب الذي حدث بيننا وطائرات العدو فوق الصالحية .. حيث كنت في تشكيل مع الشهيد « بسيوني « وتعاملنا مع طائرات العدو وأسقطنا بعضها .. كما أصيب البعض الأخر وهربوا من شجاعة الطيارين المصريين .. وخلال هذا الإشتباك تعرضت طائرتي لعدة صواريخ ولولا عناية الله لكنت ضحية إحداها .. حيث تمكنت من القفز بالمظلة .. وبعد عودتي للمطار إستأنفت مهامي علي طائرة بديلة في نفس اليوم . حيث كانت تسود وقتها روح وطنية كبيرة.. وماحدث خلال أكتوبر كان بتوفيق من الله سبحانه وتعالي .. حيث أنجزنا بطولات لايمكن أن تحدث في أية ظروف .. وهو مادفع كل خبراء الإستراتيجية العسكرية لدراسة ماحدث خلال أكتوبر والإستفادة منه .. وهو للأسف لم يحدث مثله في مصر .. وحتي الآن لم نستفد من دروس وعبر حرب أكتوبر .. كما لم نستطع إستحضار روح أكتوبر ولو تحقق ذلك لأصبحت مصر دولة عظمي بمعني الكلمة ..



الفصل السادس عشر

الطيار البطل

" مجد الدين رفعت "



« في سبتمبر ٦٩ قمت ضمن سرب في تنفيذ بعض المهام وحماية تشكيل قاذفات مصرية .. وحدثت مواجهة شرسة مع طائرات العدو .. وتعرضت لهجوم من الطائرات المعادية أدي لإصابة طائرتي إصابة شديدة .. وكانت عناية الله كبيرة جدا حيث إبتعدت القذيفة عن كابينة القيادة وإلا أصابتني في مقتل .. ولم تتخل عني عناية الله أيضا برغم تسبب القذيفة في تدمير ذيل الطائرة وهي ميج ٢١ .. حيث كانت الإصابة مباشرة وتؤدي إلي عدم إتزان الطائرة وإرتطامها بالأرض .. وتعالت صيحات الموجهين الجويين في المطار بضروري قفزي بعد مشاهدة الطائرة بدون ذيل ومؤخرتها مشتعلة .. إلا أنني رفضت وصممت علي الهبوط بالطائرة .. وبالفعل نجحت بفضل الله في الهبوط بها في مطار المنصورة والذي كان قريبا مني وهو مايمثل معجزة كبيرة ..

من أقوال البطل

" مجد الدين رفعت "


EGYPTAIR

« من هو »

اللـــواء طيار البطل « مجــد الدين رفعت محمد أحمد « أحد رجال القوات الجوية .. الذين تركوا بصماتهم في ســجل تحقيــق النصر خلال حرب أكتوبر رمضــان المجيدة .. تدرج في المناصب بداية من قيادته لطائرات الميج ٢١ والميراج حتي وصل لرئاســة شــعبة التنظيم والإدارة .. وبعــد ٣٦ عامــا من الخدمة المتواصلة تم إنتدابه مــن وزارة الدفاع إلي وزارة النقل فــي قطاع الطيــران المدني في مهمة مدنية جديدة .. وتدرج في المناصب حيث عمل نائبا لرئيس هيئة الطيران المدني وبذل مجهودا كبيرا لإعادة تشــكيل الشــركات القابضة في قطاع الطيران المدني .. وبعد تشكيل وزارة الطيران تولي أمانة الوزارة .. وشارك في إعادة هيكلة مصر للطيران .. وتشــكيل شــركات وقطاعات وزارة الطيــران المدني .. ثم مندوبا لمصــر في المنظمة الدولية للطيران المدني ــ الإيكاو ــ وحقق فيها نجاحات عديدة وفازت مصــر بالإجماع في إنتخابــات مجلس المنظمة .. وتولي البطل «مجــد الدين « بعد ذلك رئاســة الشــركة المصرية للمطارات .. وبدأ من خلالها في تنفيذ خطة طموحة لتطوير وتوســعة المطارات المصرية .. وحاز بطلنا علي عدد من الأوســمة والنياشــين خلال فترة



البطل رفعت مع الكاتب

عمله أبرزها وسام الجمهورية والشجاعة وجرحي الحرب في ٦٩ و٧٣ ونوط الواجب ..



الطيار البطل
عمر عبد العزيز

" الطيران حلم "

إتصلت بالبطل وإتفقنا علي اللقاء في لوبي فندق شيراتون المطار.. وظهر البطل في كامل لياقته رغم إبتعاده عن العمل العام قبل عامين .. بعد لقائي بالبطل فاجأني بخبر جديد وهو توليه مهمة إعادة هيكلة شركة ميدويست الخاصة للطيران .. ووسط موسيقي غربية صادرة من أحد أركان لوبي الفندق بدأت مع البطل لتسجيل شهادته عن حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. وسألته عن سبب إختياره الكلية الجوية فقال : لقد إخترت الدخول إلي الكلية الجوية لتحقيق حلمي بأن أكون طيارا ضمن نسور الجو في الجيش المصري .. ووفقني الله في دخول كلية الطيران عام ٦٤ وتخرجت في الدفعة ١٨ وكان من أبرز أفراد دفعتي الفريق « مجدي شعراوي « والذي تولي قيادة القوات الجوية والمرحوم «شريف عرب «و"عمر عبدالعزيز" ..

" بطولات في ٦٧ "

وعن شهادته عن أحداث وأسباب النكسة خاصة وأنه تخرج قبل حدوثها بعدة أيام يقول البطل : لقد أخذنا علي حين غرة كمايقولون .. ولم نمنح نحن رجال القوات الجوية الفرصة لمواجهة الأعداء في ٦٧ .. ومن وجهة نظري فإن ماحدث في ٦٧ كان مغامرة غير محسوبة العواقب ولم نستعد جيدا لها .. ولعبت السياسة دروها دون إعطاء فرصة لرجال القوات المسلحة للإستعداد ومعرفة عدونا بشكل أفضل .. بينما إستعد العدو وعلم كل مايريد عن جيشنا لذلك كانت الهزيمة مرة جدا .. ولقد ظلمت القوات الجوية في هذه الحرب بشكل كبير .. ورغم ذلك بذل العديد من أساتذتي وزملائي التضحيات خلال حرب ٦٧ .. وأستشهد الكثير منهم في ظروف بالغة الصعوبة .. ولقد شاهدت كل شيء بحسرة شديدة حيث كنت متخرجا حديثا من الكلية الجوية .. ورأيت بطولات من بينها قيام الشهيد « سمير رضوان « بقيادة طائرته في إحدي القواعد الجوية ولم يأبه لضربات طيران العدو .. وأراد التحليق بطائرته للتصدي لطائرات الأعداء إلا أن طائرته تلقت ضربة

مباشـرة وأستشـهد علي الممر .. وهذا الحماس لدي الشهيد موجود لدي كل الطيارين .. حيث يتمتع الطيار المصري بميزة متفردة وهو أنه يدخل بسـرعة في جو المعركة وسـط حماس ومشاعر ملتهبة .. وهناك بعض الأبطال أيضا مثل «سامي فؤاد" و"نبيل شكري" .. حيث حرصا علي التحليق في ظروف صعبة لمواجهة طائرات العدو .. ونجحا بالفعل في ضرب طائرات إسـرائيلية وبإمكانيات بسيطة ولقد شـاهدت ذلك بعيني في حرب ٦٧ .. وأنا أفخر أنني تعلمت من هؤلاء الأسـاتذة الأبطال ..

" إعادة البناء "

وحـول مراحـل إعادة بناء القوات الجوية بعد ٦٧ يقول البطـل « مجد الدين « : لقد بدأت مرحلة إعادة البناء في نهاية يونيو ٦٧ .. حيث إنفصلت القوات الجوية عـن الدفاع الجوي بعـد أن كانا في قطاع واحد .. ورغم شـدة الضربة في ٦٧ إلا أننـا أظهرنا للعدو مدي قوتنـا وبأسـنا من خـلال ماحدث فـي ١٤ و١٥ يوليو ٦٧وتحـت قيادة الفريـق مدكور أبوالعـز .. حيث تم تنفيـذ ضربة جوية لأهداف مهمة في سـيناء .. أدت إلي إصابة العدو بالهلع وإعتقد أننا نهاجم من أجل إستعادة سيناء .. وشاهدنا إرتباكا في صفوفهم بسبب هذه الضربة المؤثـرة بعد أيام من ٦ يونيو .. ولقد شاركت في هذه الضربة كطائرات حماية للقاذفات التي تولت تنفيذ ضـرب الأهداف .. ثـم بدأنا مرحلة بنـاء القواعد وتطويرها وتشـييد الدشـم والحصون الخاصة بحماية الطائرات .. مع زيادة أعداد الطيارين

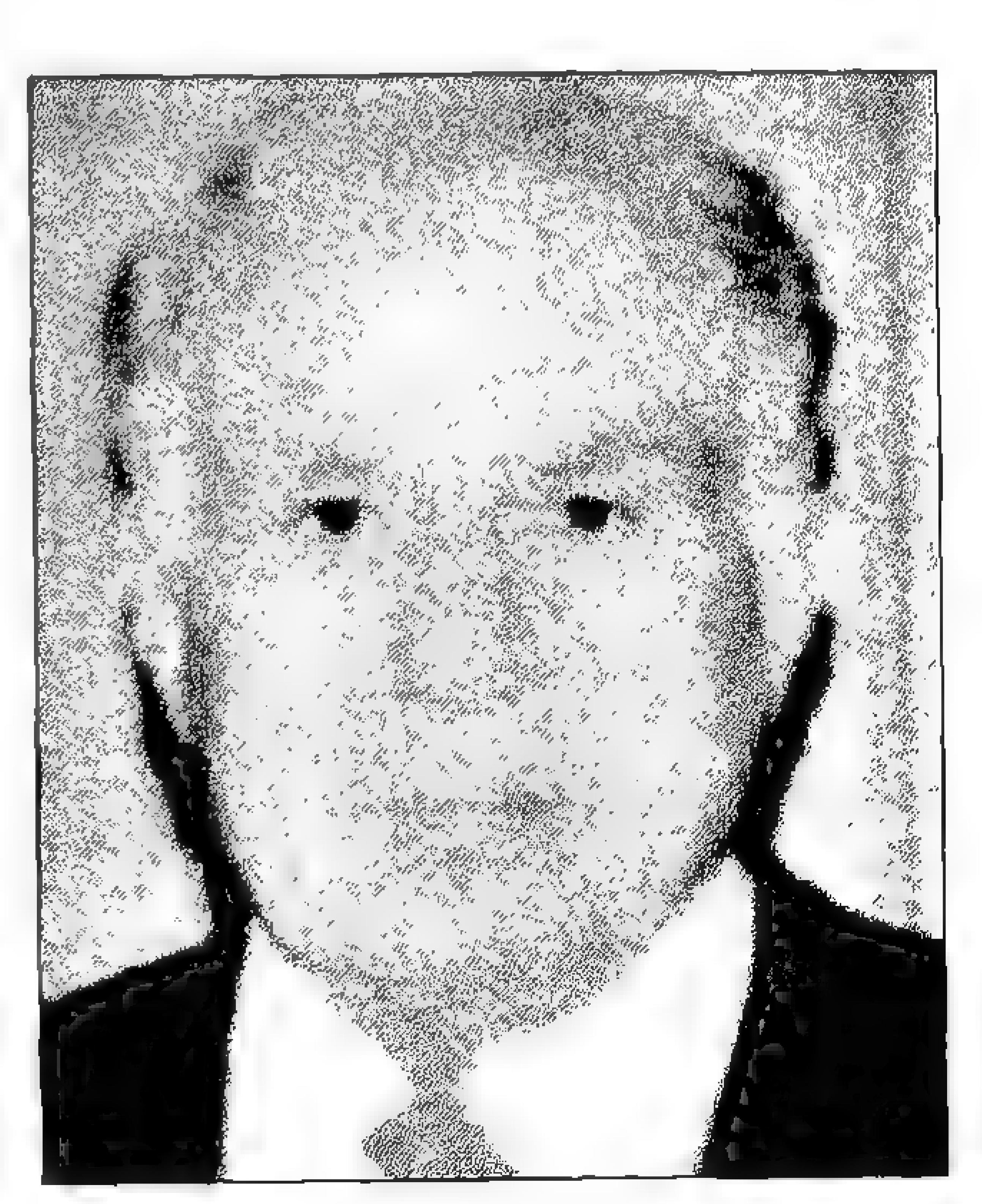


البطل رفعت بجوار طائرته

وتكثيف عمليات التدريب الشــاق .. ولقد تدربت كثيرا بإشراف النقيب « أحمد شفيق « وزير الطيران الحالي ــ ٢٠١٠ ــ .. وبدأت حرب الإستنزاف بعد ذلك والتي تعد أفضل إعداد وتدريب علي خوض الحرب بعد ذلك ..

« عناية الله »

وحول مشـاهداته لأهم أحداث حرب الإســتنزاف يقـول البطل « مجــد الدين رفعت « : كان أول إشــتباك لي في حرب الإستنزاف في يوليو ٦٩ .. حيث فوجئنا بسرب من طائرات العدو من طراز ميراج يقتحم الأجواء المصرية فخرجنا عدة أســراب من الطائرات المصرية .. وكنــت في ســرب يضــم الطيارين « فكري فــوزي « و « تميم فهمي « و" نبيــل فؤاد « .. وبدأنــا فـي مطاردة طائرات العدو حيث أصيبوا بالهلــع فور رؤيتنا وإضطروا للتخلص من حمولاتهــم .. وهربــوا إلي ســيناء دون تنفيــذ مهمتهم .. وفي ســبتمبر ٦٩ قمت ضمن سرب في تنفيذ بعض المهام وحماية تشكيل قاذفات مصرية .. وحدثت مواجهة شرسة مــع طائرات العدو .. وتعرضــت لهجوم من الطائرات المعاديــة أدي لإصابة طائرتي إصابة شــديدة .. وكانت عناية الله كبيــرة جدا حيث إبتعدت القذيفة عــن كابينة القيادة وإلا أصابتنــي في مقتل .. ولم تتخل عني عناية الله أيضا برغم تســبب القذيفة في تدمير ذيل الطائرة وهي ميج ٢١ وهي إصابة مباشــرة تؤدي إلــي عدم إتزان الطائــرة وإرتطامها بــالأرض .. حيث تعالــت صيحات الملاحين الجويين فــي المطار بضرورة القفــز بعد مشــاهدة الطائرة بدون ذيــل ومؤخرتها مشــتعلة .. إلا أنني رفضــت وصممت علي الهبوط بالطائــرة .. وبالفعل نجحت بفضل الله في الهبوط بهــا في مطــار المنصورة والــذي كان قريبا مني وهو مايمثــل معجزة كبيرة .. وحصلت بســبب ذلك علي نوط الشجاعة من الرئيس « جمال عبدالناصر « إلي جانــب مكافأة مالية .. وقــد تولي المهندس « ماجد المصري « أحد أبطال القوات الجوية بعد ذلك تصنيع وتركيــب ذيل جديد للطائرة .. وإســتخدمنا الطائرة بعد ذلك في حروب الإســتنزاف ونصــر أكتوبر .. وبعد



المهندس البطل
ماجد المصري

كل هـذه الطلعات الجوية في الحروب تم عـرض الطائرة والتي تحمل رقم ٨٠٤٠ في بانوراما حرب أكتوبر بطريق صلاح سالم ..

" سقوط فانتوم إسرائيلية "

وحول إسقاط طائرة فانتوم في حرب الإستنزاف يقول البطل « مجد الدين « : إنني أتذكر هذه الواقعة حيث كانت ثاني إشتباك لي خلال حرب الإستنزاف .. وكنت ضمن سرب ضم «وصفي بشارة « و"سمير عزيز « و"رضا إسكندر « حيث كنا في أواخر عام ٦٩ .. وفوجئنا بدخول سرب من طائرات الفانتوم المعادية وواجهناهم فوق بحيرة المنزلة التي شهدت صراعا شرسا بيننا .. ورغم أن الطائرات الفانتوم تتمتع بإمكانيات هائلة مقارنة بالميج إلا أن كفاءة الطيارين المصريين عوضت ذلك .. وبدأت المعركة حيث وجه « وصفي « صاروخين أصابا إحدي طائرات الفانتوم .. ثم ضربت صاروخا ثالثا أكد تدمير الطائرة التي سقطت علي الفور .. وأصيبت طائرتي بشظية من إنفجار الطائرة المعادية حيث كنت خلفها مباشرة من أجل تأكيد ضربها .. وإضطرت باقي الطائرات للهروب وكانت هذه الواقعة وقتها من الوقائع الشهيرة لإسقاط طائرات الفانتوم وكتبت عنها بعض الإصدارات الأجنبية المتخصصة في الشئون العسكرية حول إمكانيات طائرات الميج .. وبعد ذلك تحولت لقيادة طائرات الميراج والتي تتمتع بإمكانيات متميزة أيضا من خلال إمكانية وصولها إلي مواقع أبعد في عمق سيناء ..

" حرب أكتوبر "

وحول توقيت معرفته بموعد حرب أكتوبر يقول البطل « مجد الدين « : من خلال كثرة التدريبات والتشديد علينا في كل شيء .. والزيارات المتكررة من اللواء « حسني مبارك « قائد القوات الجوية لنا في المطارات .. تأكدنا أن الحرب قريبة ولكن لم نعلم بها إلا صباح السبت ٦ أكتوبر عندما إجتمع بنا قائد اللواء وأخبرنا بموعد الحرب .. ولم نشارك كأسراب ميراج بقاعدة طنطا في الضربة الجوية الأولي .. حيث كانت لنا مهمام محددة بتعليمات من قائد



الطيار البطل اسماعيل امام

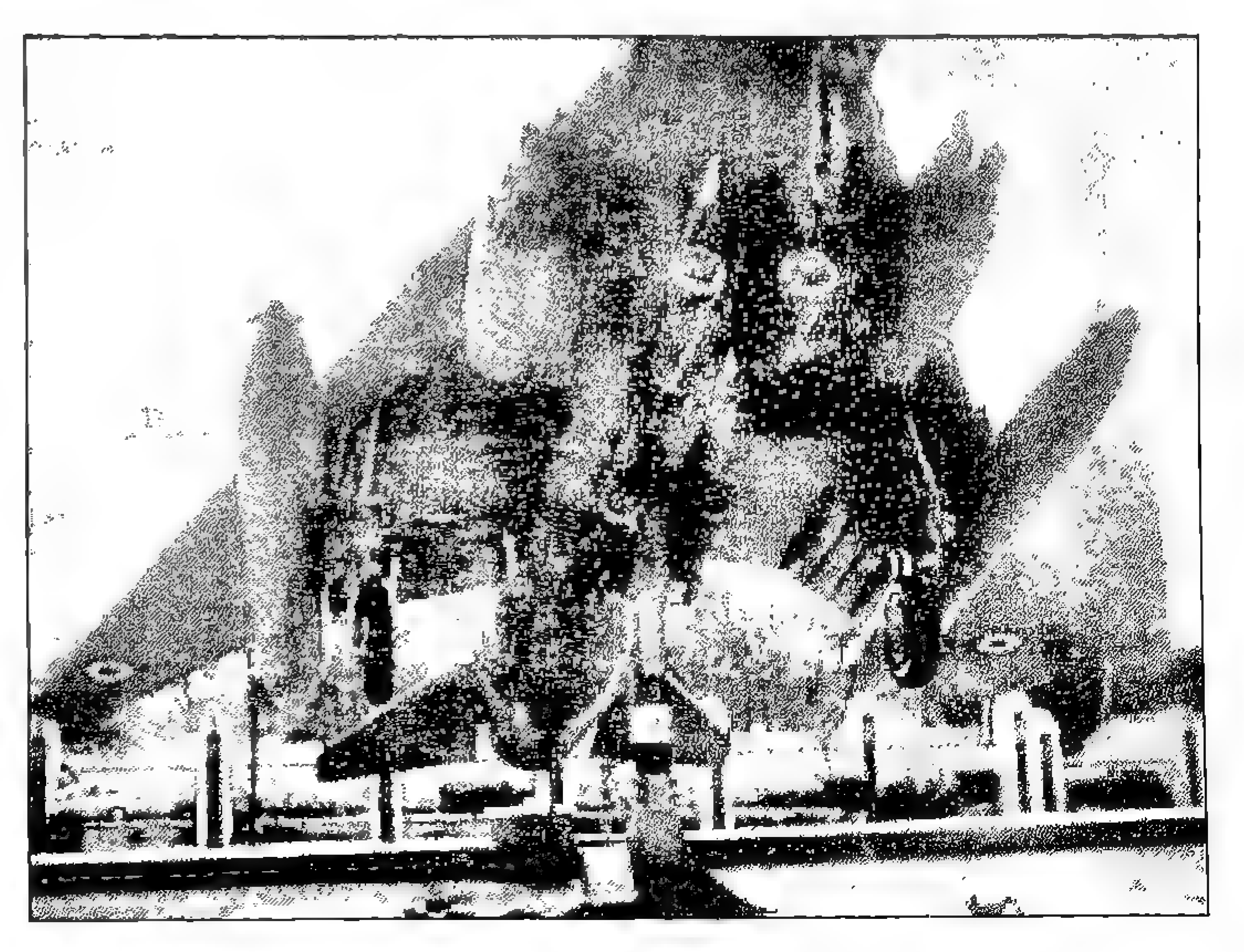
القوات الجوية شخصيا .. وبدأت أسرابنا في تنفيذ بعض المهام الخاصة كإحتياط للقوات الجوية في عمق سيناء .. أما أول مشاركة لي فكانت في ١٦ أكتوبر وكنت برفقة زميلي « أحمد رمزي » وكانت بهدف إستطلاع الوضع في سيناء ومتابعة تحركات العدو من أجل تحديد كيفية التعامل معه والقضاء علي خطوط الإمدادات القادمة لتدعيمه .. ونجحنا بالفعل في تصوير أماكن متعددة لقوات العدو في سيناء .. ولعبت هذه الصور بعد فحصها وتحليلها دورا كبيرا في إستهداف قوات العدو شرق قناة السويس ..

" أصعب موقف"

وحول أصعب المواقف خلال الحرب يقول البطل : في ٢٢ أكتوبر تم تشكيل عدد من أسراب الميراج بينها سربي الذي ضم أيضا « أحمد هاشم » و « كمال عبدالرؤف » و" حسين عزت » .. وتولينا تنفيذ هجوم مكثف علي قوات العدو في الثغرة .. وكنت مكلفا بتوفير الحماية لباقي التشكيل .. لإعطاء الفرصة لطائراتنا لتنفيذ ضرباتهم في الثغرة .. وفوجئت بأربع طائرات ميراج إسرائيلية تقوم بإعتراضنا .. ولكي أوفر الحماية لباقي طائرات السرب لتنفيذ مهمتهم .. قمت بمواجهة الطائرات المعادية من خلال مناورات لإعتراضهم .. وبعد نفاذ ذخيرتي فوجئت بالطائرات المعادية تقوم بعمل ساندوتش لي أدي إلي إصابتي .. وحاولت تكرار مافعلته في حرب الإستنزاف والهبوط بطائرتي المشتعلة .. ولكن شدة الإصابة حالت دون ذلك وإضطررت للقفز منها في بلدة الصوالح جنوب فاقوس .. وبعد سقوطي فوجئت بالفلاحين يعتزمون ضربي إعتقادا منهم أنني إسرائيلي إلا أنني تمكنت من تعريفهم بنفسي ليتم نقلي بعد ذلك للمستشفي لإجراء فحص طبي شامل لي ..

" البطل إسماعيل إمام "

وعن بطولات الشهداء الذين تأثر بهم يقول البطل « مجد الدين رفعت » : هناك

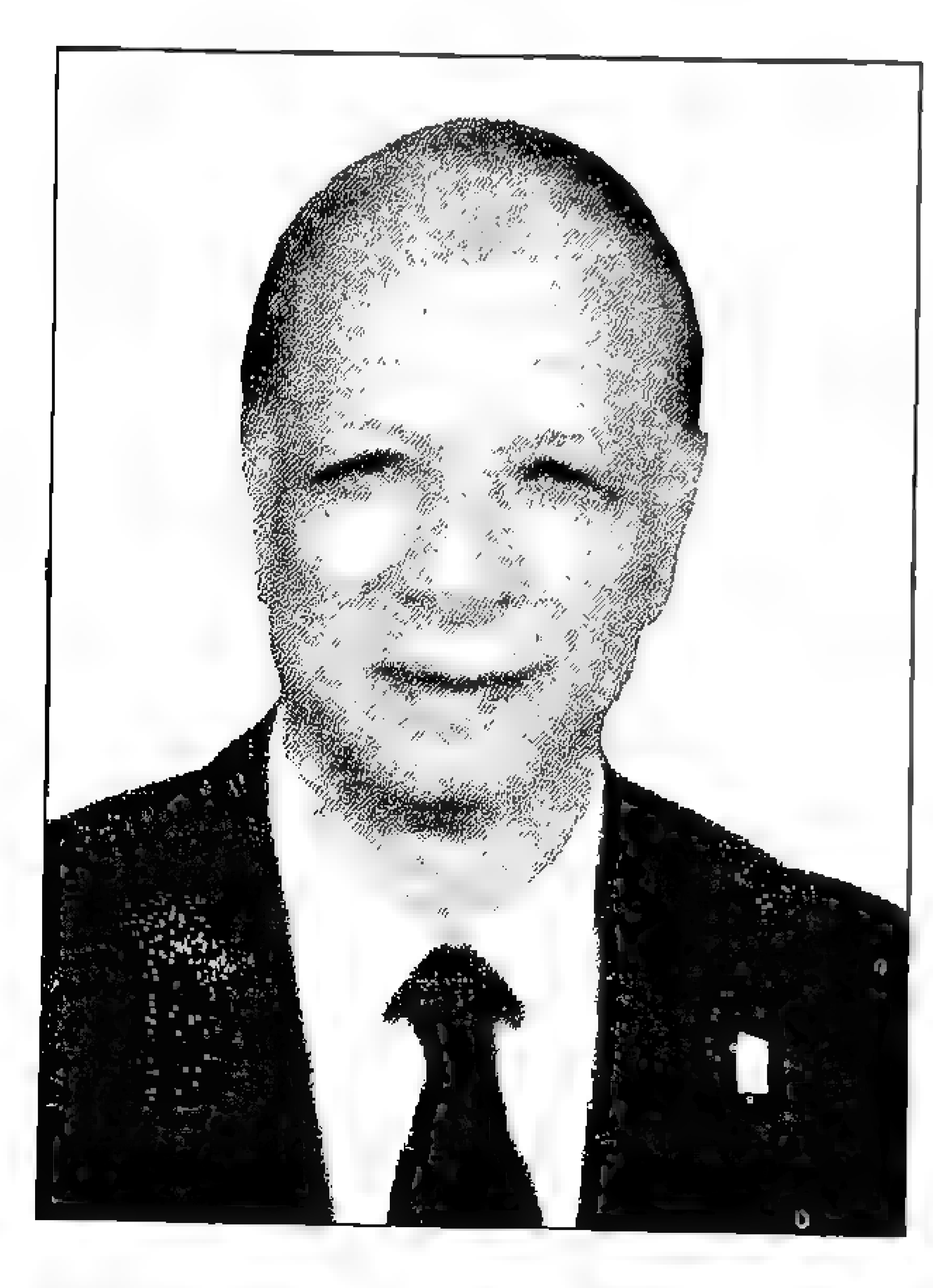


طائرة البطل معروضة في بانوراما اكتوبر

بطولات عديدة وسط رجال القوات الجوية .. ورغم إمكانيات طائراتنا المتواضعة مقارنة بطائرات العدو إلا أن أبطالنا حققوا معجزات لاتوصف .. وأتذكر الشهيد « إسماعيل إمام » الذي أسقط ٨ طائرات للعدو خلال مواجهات الإستنزاف وأكتوبر وهو رقم قياسي لم يحققه أحد من قبل .. وحصل علي الشهادة في نهاية حرب أكتوبر حيث تمني ذلك كثيرا .. ولم تقتصر البطولات علي الطيارين أو الشهداء فقط .. ولكن شارك فيها العديد من الأبطال في قطاعات القوات الجوية الأخري .. وأتذكر بطولات أخري من غير الطيارين مثل المهندس « إبراهيم مناع » الذي لعب دورا كبيرا في إعادة ماتم تدميره من ممرات مطاراتنا .. والمهندس « عاطف عبدالحميد » الذي لعب دورا لايقل أهمية عن الطيارين عندما شارك في إعادة تشغيل الطائرات التي تتعرض لضربات خلال الحرب .. كما لعب الفنيون الصغار أدوارا مؤثرة خلال الحرب .. وقام بعضهم بحمل القنابل التي أسقطتها طائرات العدو في مطاراتنا ولم تنفجر .. ولن أنسي ماحييت ماقام به الصول « حسنين » عندما حمل قنبلة علي صدره من أمام إحدي الطائرات وإنفجارها فيه وإستشهاده من أجل إخلاء الممر للطائرة .. كما قام الشيخ « محمود » الواعظ الموجود في مطار طنطا بمساعدتنا في رفع أثار ضربات العدو علي المطار .. بعد أن خلع العمة والقفطان وإرتدي الأفرول والخوذة .. حيث كانت تسود روح وطنية وسط الجميع ..

« روح أكتوبر »

وعن أبرز ملامح روح أكتوبر يقول البطل « مجد الدين » : إن روح أكتوبر هي في الأساس روح الإنتماء للوطن .. مع العمل ضمن فريق متكامل .. والطيران من بين المؤسسات التي تعمل بهذا المبدأ .. مع العزيمة والإرادة القوية لإعادة الحقوق المسلوبة .. وهوماحدث في حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. وماحدث في يوم ١٤ أكتوبر ٧٣ والذي تم إختياره عيدا للقوات الجوية يعد فخرا لمصر وإنجازا غير مسبوق .. حيث شهدت الأجواء خلاله أشرس معركة طيران بين أكثر من ١٥٠ طائرة وطوال ٥٠ دقيقة متواصلة وهو مالم يحدث في تاريخ العسكرية الحديثة .. ولقد شاهدت



المهندس البطل عاطف عبدالحميد

بعض الطيارين يقومون بالهبوط للتزود بالوقود ثم الإقلاع مرة أخري للمشاركة في المعركة ..



الطيار مجدي الوزيري الطيار يسري جمال الدين

« شخصيات مؤثرة »

وعن الشخصيات التي أثرت فيه خلال عمله يقول البطل « مجد الدين رفعت « : لقد تشرفت بالتدريب تحت قيادة النقيب « أحمد شفيق « في ستينيات القرن الماضي .. وهو يتمتع بنوع نادر ومتميز من القيادة .. حيث يحرص علي حماية الطيارين الذين يطيرون تحت قيادته .. ويتعرض لكل المخاطر التي تواجههم نيابة عن العاملين معه لذلك يشعر الطيارون المرافقون له بالراحة عند العمل مع الفريق « شفيق « .. حيث كان يقود طائرة ميج ٢١ خلال الحرب .. وكان سربة يتمركز في القطامية ومن بين أبرز الزملاء الذين عملوا معه الطيار « مجدي الوزيري « و" يسري جمال الدين « .. ولقد كانت له صولات وجولات في كل الحروب بداية من حرب اليمن التي شارك فيها بعد تخرجه من الكلية الجوية .. ونجح خلال حرب الإستنزاف في إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. حيث قاد سربا ضم « مصطفي جامع « أيضا وإشتبك في معركة حامية أدت إلي إسقاط طائرة ميراج إسرائيلية .. ثم أسقط طائرة « سكاي هوك « خلال حرب أكتوبر .. ومازلت متذكرا طائرته وهي برقم ٨٠٢٧ .. ولقد رسمنا علي طائرته نجمة داود إعلاما بقيامة بإسقاط طائرة للأعداء .. وهو ماكنا نفعله علي طائرات الأبطال الذين يسقطون طائرات للعدو .. وكان الطيار شفيق نابها من يومه ومقاتلا شرسا خلال الإشتباك مع العدو .. وأهم مايميزه كماقلت أنك تطير بصحبته وأنت مطمئن .. لأنه من المستحيل أن تصاب طائرتك وأنت برفقته .. وهو يتمتع بكفاءة في القيادة وإستخدام الطائرة لذلك كنا نتسابق لنطير ضمن سربه ..



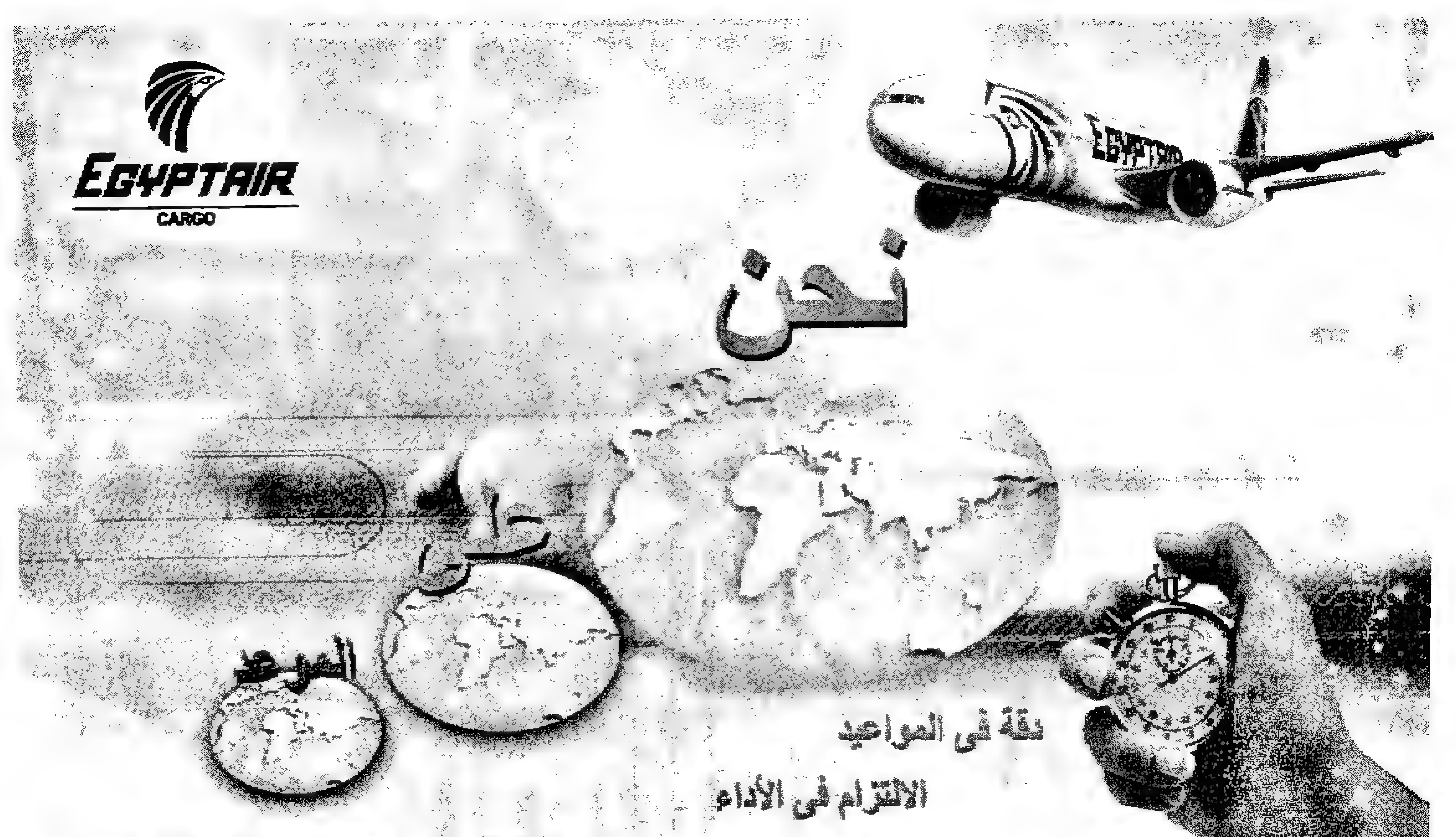
الفصل السابع عشر

« المعجزة
بعيون إسرائيلية »



« من بين أسرار حرب أكتوبر ماحدث من وقائع تشبه المعجزات .. أبرزها قيام كتيبة دبابات إسرائيلية بفتح النيران عن قرب على مجموعة من الجنود الإسرائيليين وقتل بعضهم وجرح الآخرين بدم بارد .. كما قال أحد الناجين .. حيث إعتقد جنود الكتيبة بأن الجنود المقابلين لهم هم جنود فروا من الجيش المصري « ..

من أقوال الصحفي الإسرائيلي " إيلان كفير" في كتابه " إخوتي أبطال المجد " ..


EGYPTAIR
CARGO
نحن
الموعد
دقة فى المواعيد
الالتزام فى الأداء
لتصل شحنتك فى الموعد المحدد
Tel + (202) 6963330/1/2 - 22902791
+ (202) 2267060-22677933
Fax + (202) 26963335-22674529
e - mail :marketing-dep@egyptair.com

بعـد عرض شـهادات أبطالنا خـلال حرب أكتوبر .. خاصـة الوقائع التي تـدل علي وجود جنـد لله حاربوا معنا خـلال حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. لابـد من عرض ملخص لأقوال ومشـاهدات بعض الإسـرائيليين .. التي تؤكد وجود معجزات خـلال حرب أكتوبر .. ورغم أن الكتاب مخصص لعرض شـهادات بعض أبطال القوات الجوية .. إلا أنني سـأعرض في هذا الفصل شـهادات الإسـرائيليين علي ماحدث من معجزات .. أو وقائع تدل علي وجود جنـد لله يدعموننـا خلال كل المعارك ولن تقتصر علي بطـولات القوات الجوية .. من بين شـهادات الإسـرائيليين المثيرة ماذكره الصحفـي الإسـرائيلى « إيلان كفير» والذي أصدر كتابا بعنوان :» إخوتي أبطال المجد» حيث يقول فيه :» من بين أسـرار حرب أكتوبر ماحدث من وقائع تشـبه المعجزات .. أبرزها قيام كتيبة دبابات إسـرائيلية بفتح النيران عن قرب على مجموعة من الجنود الإسـرائيليين وقتـل بعضهم وجرح الآخرين بدم بارد .. كما قال أحـد الناجـين .. حيث إعتقد جنود الكتيبـة بأن الجنود المقابلين لهم هـم جنود فروا من الجيش المصري « .. ـــ إنني أتذكر هنا قول الله سـبحانه وتعالي « ومايعلم جنود ربك إلا هو « ٣١ المدثر .. فأي جنود لله قامت بهذا الفعل ـــ ..

« ماتوا بنيران زملائهم »

وقد نقل الكتاب عن أحد الناجين من المذبحة السابقة .. والتي كانت بنيران صديقة وهو المصطلح الذي شاع فيما بعد مع الحروب الأمريكية في أفغانستان والعراق .. هذا الناجي هو»موشيه ليفي « حيث يقول : « لم يشفع للجنود الإسرائيليين كونهم عزل لايحملون أي سـلاح ويتحدثون العبرية بطلاقة .. ويعرفون أسـماء قادة الكتائب الإسرائيلية .. فقد فتح رفاقهم عليهم النار, فقط لأنهم اعتقدوا بأنهم عرب «..

وسـرد « ليفـي « تفاصيل ماحدث قائلاـــ كماجاء في كتـاب « كفير» ـــ : « في اليوم الثاني لحرب أكتوبر .. أي السـابع من أكتوبر .. وجدت كتيبة دبابات إسـرائيلية نفسـها تواجـه مئات الجنـود المصريين في الجهة الشـمالية للقناة .. وكان يقـود إحدى الدبابات العريف أول «شلومو أرمان» وقد أصيبت دبابة « أرمان « بنيران مصرية فانتقل مع جنوده إلى دبابة « موشيه ليفي « ـــ المتحدث ـــ إلا أن صاروخ آر بي جي مصري أصاب الدبابة ..

فقفز ركابها إلى المستنقع وبدأوا في الهرب « ..

وأضاف : « كان المصريون يطلقون علينا النار .. ونحن نركض في المستنقع.. وتخلصنا من متاعنا وأسلحتنا كي نتمكن من التحرك بسهولة داخل المستنقع .. ولما تعبنا من السير بدأنا الزحف .. وكان « أرمان » يتذوق رمال المستنقع ويقودنا على مدار ٨ إلى ٩ ساعات .. لأنه كان الوحيد الملم بتفاصيل المنطقة وبعد ساعات طويلة وشاقة .. وصلت المجموعة إلى حيث رابطت كتيبة دبابات إسرائيلية « .. وإعتقد الإسرائيليون الهاربون بأن الأمر إنتهي ولكنها كانت المفاجأة .. حيث قال « ليفي « : « وقفنا على بعد ١٥ مترا من الدبابات .. لكن طاقمها لم يتعرف علينا .. وصرخ بهم « شلومو « بأننا طاقم دبابة إسرائيلية هربنا من المصريين .. فسألونا من أنتم ومن أين جئتم ؟ .. وكنا نتحدث إليهم بالعبرية .. وقلنا لهم : إننا من الكتيبة «ل» .. فقالوا: « لا توجد كتيبة كهذه .. ثم بدأوا بإطلاق النار علينا .. بدم بارد من ثلاث دبابات.. وأصيب بعضنا بجراح بالغة .. بينهم أنا وشلومو .. وسمعتهم يقولون في جهاز الاتصال أنهم قتلوا أفراد كتيبة من العدو.. ويبدو أن سائق إحدى الدبابات المصاب قد صرخ بهم قائلا :» نازيون .. وعندها فهموا أنهم أصابوا رفاقا لهم .. تأكدوا أنهم أصابوا رفاقهم في السلاح .. وطلبوا إرسال إسعاف لنا وانصرفوا دون تقديم أي مساعدة « ! ..

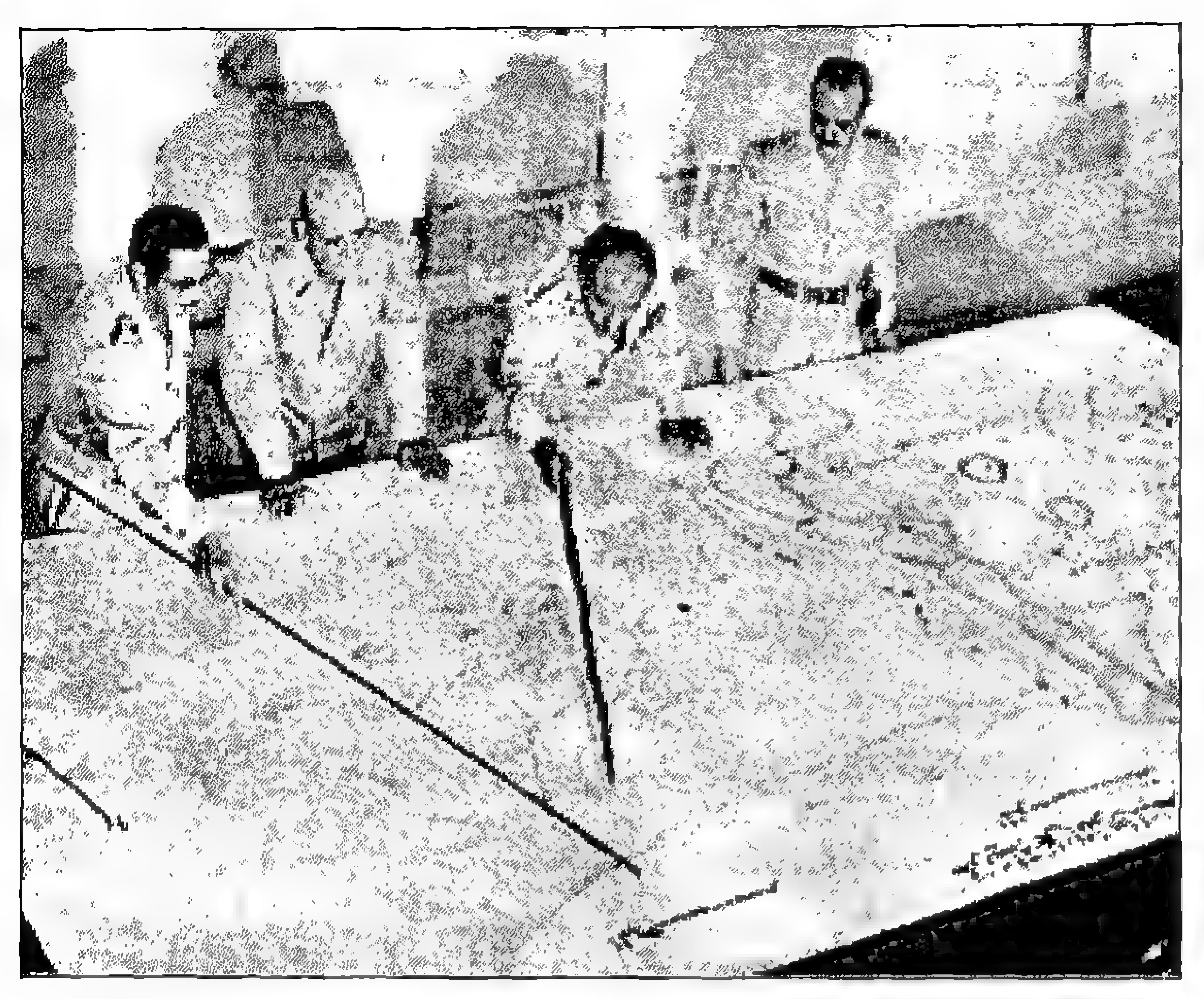
معلومات مضللة تصل لـ "جولدا مائير"

مدير المخابرات الحربية الإسرائيلية في حرب أكتوبر «ايلي زعيرا" .. والذي يصفونه في إسرائيل بأنه «مهندس الهزيمة « وأنه السبب الرئيسي فيما لحق بالجيش الإسرائيلي .. نشر كتابا يحمل اسم «حرب أكتوبر الأسطورة أمام الواقع» .. إعترف فيه بأن المخابرات المصرية دست معلومات مضللة على « جولدا مائير» .. وأكد أن السبب الرئيسي في الهزيمة هو وصول معلومات تم نقلها مباشرة إلى رئيسة الوزراء وبدون تحليل من الموساد .. على أساس أنها موثوق بها .. وكانت هذه المعلومات هي السبب الأساسي وراء التقديرات الخاطئة التي اتخذتها الحكومة الإسرائيلية ..

وأضاف « زعيرا « أيضا في كتابه : « أن تلك المعلومات المضللة .. هى من تخطيط المخابرات المصرية .. وأنها كانت جزءا من خطة الخداع والتموية المصرية التي تم تنفيذها استعدادا للمعركة «..

وأعتقد أن ماحدث في هذا الأمر كان بتوفيق من الله سبحانه وتعالي حيث أعمي الإسرائيليين عن التصرف نحو المعلومات التي وصلتهم من أكثر من مصدر عن بدء حرب

يوم ٦ أكتوبر وهذا من فضل الله ..



السادات يتابع موقف مع قادة الحرب

وتتوالى الاعترافات ، حيث كشف كتاب إسرائيلى آخر بعنوان «حرب يوم الغفران — اللحظة الحقيقية « لمؤلفيه « رونين برغمان» و «جيل مالتسر « عن وثائق سرية من بروتوكولات هيئة الأركان العامة والحكومة الإسرائيلية إتضح خلالها الاستهتار الإسرائيلي بالقوة العربية ..

وتظهر الوثائق التي كانت تنشر لأول مرة وقتها .. أنه كان واضحا لقادة إسرائيل السياسيين والأمنيين أن هناك احتمالات كبيرة لاندلاع حرب .. إلا أنهم لم يروا أنه يتوجب عليهم فعل شيء ما من أجل منعها .. مشيرة إلى أن شعبة الاستخبارات العسكرية الإسرائيلية أصدرت في ١٧ إبريل ١٩٧٣ تقريرا جديدا تضمن الخطط السورية لشن الحرب على إسرائيل تحت عنوان «هيئة الأركان العامة السورية تجري تدريبا بين قياداتها ..

شهادة "دايان"

«موشيه دايان «وزير الحرب الإسرائيلى خلال حرب أكتوبر، قال في تصريح في ديسمبر ١٩٧٣ :" إن حرب أكتوبر كانت بمثابة زلزال تعرضت له إسرائيل .. وإن ماحدث فى هذه الحرب قد أزال الغبار عن العيون .. وأظهر لنا مالم نكن نراه قبلها وأدى كل ذلك إلي تغيير عقلية القادة الإسرائيليين .. إن الحرب قد أظهرت أننا لسنا أقوي من المصريين .. وأن هالة التفوق والمبدأ السياسي والعسكري القائل بأن إسرائيل أقوي من العرب وأن الهزيمة ستلحق

بهم إذا اجترأوا علي بدء الحرب هذا المبدأ لم يثبت .. لقد كانت لي نظرية هي أن إقامة الجسور ستستغرق منهم طوال الليل .. وأننا نستطيع منع هذا بمدرعاتنا .. ولكن تبين لنا أن منعهم ليست مسألة سهلة .. وقد كلفنا جهدنا لإرسال الدبابات إلي جبهة القتال ثمنا غاليا جدا .. فنحن لم نتوقع ذلك مطلقا «..

شهادة " جولدا مائير"

في كتاب لها بعنوان «حياتى" ، قالت جولدا مائير رئيسة وزراء إسرائيل خلال حرب أكتوبر :" إن المصريين عبروا القناة .. وضربوا بشدة قواتنا في سيناء .. وتوغل السوريون في العمق علي مرتفعات الجولان .. وتكبدنا خسائر جسيمة علي الجبهتين .. وكان السؤال المؤلم في ذلك الوقت هو .. ما إذا كنا نطلع الأمة علي حقيقة الموقف السيء أم لا .. الكتابة عن حرب يوم الغفران لا يجب أن تكون كتقرير عسكري بل ككارثة قريبة أو كابوس مروع قاسيت منه أنا نفسي وسوف يلازمني مدى الحياة « ..

شهادة " حاييم هيرتزوج "

وتتواصل إعترافات الإسرائيليين بهزيمتهم وحجم المعجزة التي حققها المصريون في أكتوبر .. حيث يقول « حاييم هيرتزوج « رئيس دولة إسرائيل الأسبق في مذكراته عن حرب أكتوبر :» لقد تحدثنا أكثر من اللازم قبل السادس من أكتوبر .. وكان ذلك يمثل إحدى مشكلاتنا .. فقد تعلم المصريون كيف يقاتلون .. بينما تعلمنا نحن كيف نتكلم .. لقد كانوا صبورين كما كانت بياناتهم أكثر واقعية منا .. كانوا يقولون ويعلنون الحقائق تماما حتي بدأ العالم الخارجي يتجه إلي الثقة بأقوالهم وبياناتهم..»

شهادة "أهارون ياريف"

وتنوعت إعترافات المسئولين الإسرائيليين من بين عسكريين وخبراء ودبلوماسيين .. حيث قال « أهارون ياريف « مدير المخابرات الإسرائيلية الأسبق في ندوة عن حرب أكتوبر بالقدس في ١٦ سبتمبر ١٩٧٤:" لاشك أن العرب قد خرجوا من الحرب منتصرين .. بينما نحن من ناحية الصورة والإحساس قد خرجنا ممزقين وضعفاء .. وحينما سئل السادات هل انتصرت في الحرب ؟ .. أجاب انظروا إلي مايجرى فى إسرائيل بعد الحرب وأنتم تعرفون الإجابة على هذا السؤال».. كما قال « أباإيبان « وزير خارجية إسرائيل وقت الحرب في تصريحات في نوفمبر ١٩٧٣ :" لقد طرأت متغيرات كثيرة منذ السادس من أكتوبر .. لذلك ينبغي ألا نبالغ في مسألة التفوق العسكري الإسرائيلي .. بل علي العكس فإن هناك شعورا طاغيا في إسرائيل الآن بضرورة إعادة النظر في علم البلاغة الوطنية .. إن علينا

أن نكون أكثر واقعية وأن نبتعد عن المبالغة « ..

شهادة " ناحوم جولدمان "

في كتاب له بعنوان « إلى أين تمضى إسرائيل « قال « ناحوم جولدمان « رئيس الوكالة اليهودية الأسبق :" إن من أهم نتائج حرب أكتوبر ١٩٧٣ .. أنها وضعت حدا لأسطورة إسرائيل فى مواجهة العرب .. كما كلفت هذه الحرب إسرائيل ثمنا باهظا حوالى خمسة مليارات دولار .. وأحدثت تغيرا جذريا فى الوضع الإقتصادي فى الدولة الإسرائيلية التى انتقلت من حالة الازدهار التى كانت تعيشها قبل عام .. غير أن النتائج الأكثر خطورة كانت تلك التى حدثت على الصعيد النفسى .. لقد انتهت ثقة الإسرائيليين فى تفوقهم الدائم» ..

شهادة " زئيف شيف"

في كتاب له بعنوان « زلزال أكتوبر" .. قال « زئيف شيف « المعلق العسكري الإسرائيلى :» هذه هي أول حرب للجيش الإسرائيلي التي يعالج فيها الأطباء جنودا كثيرين مصابين بصدمة القتال ويحتاجون إلي علاج نفسي .. هناك من نسوا أسماءهم .. لقد أذهل إسرائيل نجاح العرب في المفاجأة في حرب يوم عيد الغفران وفي تحقيق نجاحات عسكرية .. لقد أثبتت هذه الحرب أن علي إسرائيل أن تعيد تقدير المحارب العربي .. فقد دفعت إسرائيل هذه المرة ثمنا باهظا جدا .. لقد هزت حرب أكتوبر إسرائيل من القاعدة إلي القمة وبدلا من الثقة الزائدة جاءت الشكوك وطفت علي السطح أسئلة .. هل نعيش على دمارنا إلى الأبد ؟ .. هل هناك احتمال للصمود فى حروب أخرى ؟ « ..



خسائر مدرعات العدو فادحة

" شهادة لمعركة مدرعات "

ومن أخطر وأصدق ماكتب في هذا الشأن .. شهادة « عوزي بن تسفي « الناشط السياسي

المعروف .. وهو كان أحد الجنود المشاركين فى معركة المزرعة الصينية بين الجيشين المصري والإسرائيلي حيث كتب مقالا خطيرا.. وزعه على وسائل الإعلام الإسرائيلية .. باعتباره « شاهد عيان .. ناجياً من الموت « فرفضت معظمها نشره.. فيما عدا مواقع إخبارية مستقلة .. وقد حمل « تسفي» وزير الدفاع الأسبق « إسحق موردخاى « مابين عامي ١٩٩٦ و١٩٩٩ .. قائد « كتيبة المدرعات ٨٩٠» أثناء حرب أكتوبر.. المسؤولية المباشرة عن الهزيمة .. وعن مقتل ٤٣ من مقاتليه .. وإصابة ١٠٠ آخرين.. بسبب عدم كفاءته فى إدارة المعركة.. ويقول : كان المقدم « إسحق موردخاى» في هذا الوقت قد خرج بكتيبته المدرعة لاحتلال محور « أبوطرطور» على طريق السويس .. لنقل الجسور العائمة تمهيدا لعبور القناة .. لكن كان فى انتظاره قرب البحيرات المرة .. آنذاك .. الكتيبة ١٦ مشاة بقيادة المقدم أركان حرب « محمد حسين طنطاوى «» وزير الدفاع الحالى .. والكتيبة ١٨ مشاة .. بقيادة المقدم « أحمد إسماعيل عطية « ودارت معارك عنيفة .. استبسلت فيها القوات المصرية .. ولقنت القوات الإسرائيلية درسا قاسيا .. وألحقت بهم هزيمة قاسية بحسب شهادة المؤرخ العسكرى الإسرائيلى « أورى ميلشتين « عما دار فى يومى الخامس عشر والسادس عشر من أكتوبر..

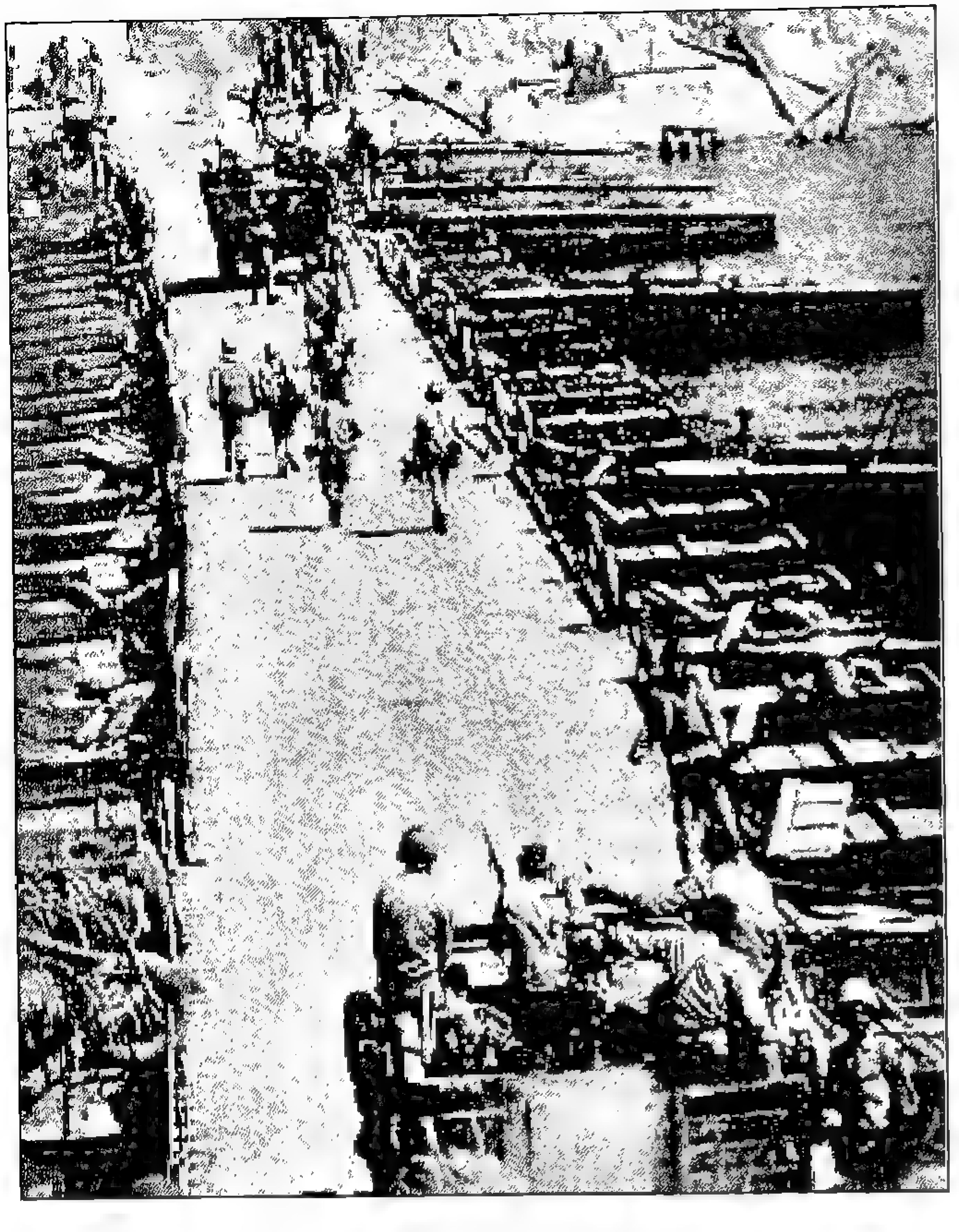
ويكشف الشاهد الإسرائيلي « عوزى بن تسفى» أن الجيش الإسرائيلى ما زال يخفى وثائق وملفات تحقيق تؤكد أن « إسحق موردخاى» جر إسرائيل لأكبر هزيمة عسكرية فى التاريخ .. لأنه تجاهل الاطلاع على الصور الجوية الحديثة المتوفرة بمقر القيادة العسكرية الإسرائيلية فى « أم خشيب « ــ وهذا من فضل الله سبحانه وتعالي ــ واستخف بكتيبتى المشاة المصريتين الرابضتين بالقرب من « المزرعة الصينية « وظن أن سلاح المشاة المصرى خفيف التسليح لن يصمد فى وجه مدرعاته ودباباته المحصنة ضد القذائف « !!

« بسالة المصريين »

ويوضح « عوزى « أن مهمة الكتيبة ٨٩٠ مدرعات.. كانت السيطرة على محور أبو طرطور .. لأنه الطريق الوحيد الواسع والممهد .. ويمكن من خلاله نقل الجسر العائم الضرورى لعبور القوات الإسرائيلية لشرق القناة.. لكن النتيجة أن الكتيبة ٨٩٠ تعرضت للدمار الشامل بفضل بسالة الجنود المصريين وحماقة قائدها المقدم «إسحق موردخاى» فقد فشل «موردخاى» فى احتلال طريق أبوطرطور .. وما إن دخلت كتيبته فى قتال مباشر مع الجنود المصريين .. حتى تعرضت قواته لضربات قاصمة أدت إلي تدميرها تماما « ..

ويواصل الكاتب الإسرائيلي شهادته عن بطولات أكتوبر قائلا : المصيبة أنه لم تمر عدة

دقائق على بداية القتال المتلاحم بين الطرفين حتى سقط ١٣٥ مقاتلا إسرائيليا بين قتيل وجريح .. وانهارت كتيبة « موردخاى « المدرعة .. ونجحت كتيبتا المشاة المصريتان فى تجريد الجنود الإسرائيليين من مدرعاتهم .. وتحويلها إلى ركام مشتعل باستخدام صواريخ الآر بى جى المحمولة كتفا .. ولم يتبق للإسرائيليين سوى سلاحهم الشخصى.. وعدة مدافع رشاشة .. وقاذفات هاون ٥٢ مم « ..



صورة تسجل عبور قواتنا للقناة

" مهارة القيادة المصرية "

ويعتقد « عوزى بن تسفى « أن سبب الهزيمة يكمن فى الفارق بين مهارة القيادة المصرية فى هذه المعركة .. وفشل « إسحق موردخاى» في التخطيط العسكرى، فهو لم يكتف بتدمير كتيبته فقط .. بل أرسل سرية بقيادة الضابط « حازى دحبيش « لتطويق القوات المصرية من اليمين .. مما أسفر عن مقتل عشرات الإسرائيليين بسبب سوء التخطيط .. وما أن تحركت السرية يمينا حتى سقطت فى فخ نيرانى أعدته القوات المصرية .. وتهاوت على رؤوس الإسرائيليين قذائف المدفعية والهاون .. وسرعان ما انشقت الخنادق عن الجنود المصريين .. ودخلوا فى حرب رجل لرجل مع الإسرائيليين .. وحققوا انتصارا كبيرا خاصة أنهم تمركزوا فوق تلة مرتفعة .. وأشرفوا على القوات الإسرائيلية من أعلى « .. وطالب « عوزى بن تسفى « الذى شارك فى إخلاء القتلى والجرحى من المزرعة الصينية .. بإجراء تحقيقات مدنية فى هزائم إسرائيل العسكرية .. خاصة معركة المزرعة الصينية ..

« الرعب »

ويواصل « تسفي « شهادته قائلا : « الرعب الذى حل بجنودنا فور بدء المعركة .. أنساهم مهمة احتلال أبوطرطور .. وحاول كل منهم الفرار بجلده من المعركة.. فيما عدا قلة قليلة أعدت موقعا مرتجلا للمستشفى الميدانى بالقرب من ميدان المعركة.. وبدأ الطاقم الطبى يعالج الجرحى .. ثم إضطر للانسحاب للخلف .. لأن موقعه لم يكن مناسبا .. وأعادت الكتيبة تنظيم صفوفها بشكل عشوائى .. وبدأت سرية الشاويشية إخلاء الجرحى الذين تناثروا فى كل مكان .. واختاروا تلة قريبة لتتحول لنقطة تجميع.. وكان اختيار هذا الموقع بائسا بمعنى الكلمة .. لأن « التلة» كانت مكشوفة للنيران المصرية .. وتقع فى منطقة مفتوحة.. ولم توفر أى حماية للمصابين لأنها ترتفع عن سطح الأرض مترا واحدا.. وكانت النتيجة أن طبيب الكتيبة ١٠٠ مدرعات المكلف بعلاج الجرحى .. لقى مصرعه فوق التلة .. التى اشتهرت فيما بعد باسم « تلة الجرحى» «..

« نيران صديقة »

وذكر « تسفي « أن وزير الدفاع الحالى عام ٢٠١٠ :» إيهود باراك « ساهم فى زيادة عدد القتلى والجرحى الإسرائيليين فى هذه المعركة .. فصار الإسرائيليون يقتلون أنفسهم بأيديهم ــ نيران صديقة ــ وأيدى المصريين.. فعند طلوع فجر السادس عشر من أكتوبر حاولت الكتيبة ١٠٠ مدرعات بقيادة « باراك « إنقاذ الجرحى .. لكن المحاولة فشلت فشلا ذريعا. وتسببت فى زيادة أعداد القتلى والجرحى عندما انفجرت إحدى دبابات «باراك» بجوار المصابين الراقدين على « تلة الجرحى» فأصيب عشرات الجرحى بإصابات جديدة .. وسقط عدد كبير من جنود « باراك» بين جريح وقتيل إلى جوار جنود « إسحق موردخاي» حيث أصيب في هذه اللحظة بصدمة عصبية .. ولم يبذل أى جهد لإنقاذ جنوده .. أو مساعدة سرية «حازى دحبيش» التى خرجت لتطويق القوات المصرية من اليمين .. فظلت تتجرع نيرانها حتى الساعة ١٥:٠٠.. وأحاط بهم الموت من كل جانب .. وعندما حاول أحد جنود « دحبيش « الجرى باتجاه زملائه الراقدين على التلة عاجلته قذيفة مصرية .. فأسقطته قبل أن يصل لغايته.. ويضيف « عوزى بن تسفى» : « ينبغى أن نذكر أن الفرقة ١٦٢ الإسرائيلية كانت تعسكر قريبا من المزرعة الصينية .. وتتكون من ثلاث فرق مدرعة .. وعدد كبير من كتائب المدفعية الثقيلة .. وكان من الممكن أن تدك رؤوس المصريين منذ السابعة صباحا .. لكنها تقاعست .. ـــ أعماهم الله عنا ـــ ولم تقم بواجبها إلا بعد مرور عدة ساعات .. وشاركت فى المعركة عندما صارت قذائفها المدفعية غير قادرة علي تغيير الوضع .. وقال «

تسفي» : إن أكثر ما يثير غيظي وزملائي من الجنود الناجين .. أن كبار الضباط في الكتيبة ٨٩٠ . مدرعات .. مثل « إسحق موردخاى» الذى صار وزيرا لدفاع إسرائيل فيما بعد .. و«أمنون شاحاك» الذى صار رئيسا لأركان إسرائيل .. و» إيهود باراك « وزير الدفاع ٢٠١٠. فروا بجلدهم .. وهربوا إلى الخطوط الخلفية .. وتركوا ضابطى استطلاع صغيرين فى السن والرتبة وقتها لقيادة العمليات ..

السادات ومبارك ومتابعة دقيقة لدور القوات الجوية

« شهادات أخري »

وواكب شهادة «بن تسفى» شهادات عدد من زملائه في المعركة وقياداته حيث يقول الجنرال « موشيه ديان « وزير الدفاع الإسرائيلي وقت الحرب عقب زيارته للمزرعة الصينية يوم ١٧ أكتوبر برفقة « أريل شارون « رئيس الوزراء الأسبق : « كانت مئات العربات العسكرية المهشمة والمحترقة متناثرة فى كل مكان .. ومع اقترابنا من كل دبابة كان الأمل يراودنى ألا أجد علامة الجيش الإسرائيلى عليها وانقبض قلبى .. فقد خسرنا هناك كثيراً من الدبابات « .. أما الجنرال « موشيه عفرى» .. فيقول : « لقد فاجأنا الجنود المصريون بشجاعتهم وإصرارهم .. لقد تربى أبناء جيلى على قصص خرافية عن الجندى

المصرى الذى ما إن يرى دبابة تنقض عليه حتى يخلع حذاءه ويبدأ فى الهرب بعيدًا.. وهذا ما لم يحدث فى المزرعة الصينية استيقظنا على الحقيقة المرة .. لم تنخلع قلوبهم أمام الدبابــات .. كانــوا يلتفون فى نصف دوائر حول دباباتنــا .. ويوجهون صواريخ آر بى جى فى إصرار منقطع النظير .. ليس لدى تفسير لهذا الموقف سوى أنهم كانوا سكارى بالنصر .. وفى مثل هذه الحالة لا يمكن أن تنتصر الدبابة فى المعركة « ..

ويقول « شــوكى واينشــتين» أحد الخبراء الإســرائيليين : «لقد كانت صواريخ ـ آر بى جى ـ مفاجأة الحرب المرعبة لســلاح المدرعات الإســرائيلى .. لقــد كانت مفاجأة كريهة بكل المقاييــس .. لم نتدرب على مواجهتها من قبل .. كما لم نتدرب على تخليص جرحى فى ميدان مكشــوف .. ســماؤه تمطر صواريخ مصرية مفترســة» .. ويقــول الجندى « جفرى أليعازر»: « رأيت الصواريخ تتطاير أمامى .. وتنطلق نحوى بسرعة البرق .. فى البداية لم أعرف ما نوع هذه المقذوفات .. وكنت أصرخ فى زملائى لينبطحوا .. وبعد ذلك بدأنا نحاول تفاديها والهرب منها بأى طريقة» ..

وخــلال عمليات الحرب وبســبب نجاح القوات الجوية المصرية تلقي الاســرائيليون اشــارة مفتوحة علي اجهزة اللاسلكي من الجنرال « بنيامين بيليد « قائد سلاح الجو الاسرائيلي تقول: « لا تقربوا من شــاطئ القناة لمســافة لا تقل عن ١٥ كيلو مترا .. حتي لا تتعرضوا لنيران الصواريخ المصرية «.. كما أعلن « ابا ايبان « وزير الخارجية الإســرائيلي وقت الحرب وبكل حسرة : « إن القوات الجوية الاسرائيلية تتآكل « ..

ويقــول « أورى يوســف أوار « مــلازم أول طيــار إســرائيلي : « لقد أذهلنا المســتوى الممتاز للطيارين المصرين .. وكفاءتهم القتالية العالية» .. ويقول « بدور أينرك « طيار إسرائيلي لطراز سكاى هوك :» لم أكن أعتقد أننا سنتكبد هذه الخسائر في الطائرات»..

ويقول الخبير العسكري « دور ميدلتون « أيضا : « إن القوات الجوية المصرية قد ظهرت على مستوى عال بصورة لم تكن متوقعة على الإطلاق .. حيث أظهر الطيارون المصريون أنهم لا يفتقرون إلى الجســارة والإقدام .. كما أظهرت الأطقم الأرضية العربية قدرتها العالية على تشغيل وإدارة أسراب طيران حديثة مثل « الميج ٢١ « تحت ظروف القتال الصعبة» ..

" شهادة إسرائيلية علي بطولة جندي مصري"

في عام ١٩٩٦ فوجيء الســفير المصري في ألمانيا بإسرائيلي يسلمه مجموعة من الأوراق التي حصل عليها من جيب البطل المصري « سيد زكريا خليل « .. وهذا البطل من الأبطال الذيــن ســطروا بطولاتهم بحــروف من نور .. وصــال وجال في الميدان فــي بطولة نادرة ..



البطل سيد زكريا مع اسرته

وكأنه كتيبه لوحده حيث قاتل بشراسة مجموعة من الأعداء حتي إستشهد .. وتبدأ حكاية البطل وهو برتبة عريف مجند بعد بدء حرب ٦ أكتوبر .. حيث صدرت الأوامر الي مجموعته في السابع من أكتوبر بصعود جبل الجلاله لاكتشاف القوات الاسرائيليه و فجأة استشهد احد الابطال .. ثم أصدر النقيب « صفي الدين غازي « تعليماته للابطال بالاختفاء خلف إحدي التبات و الدفاع الدائري .. و فجأة ظهر إثنان من بدو سيناء و أخبرا الابطال بوجود نقطة اسرائيليه بالقرب منهم .. ثم انصرفا و بعد قليل ظهرت ٥٠ دبابه اسرائيليه تحميهم طائرتان هليوكوبتر ولم تكتشف تلك الدبابات وجود هؤلاء الابطال .. و عندما حل الظلام ظهر البدويان مرة أخري و أخبرا الابطال بأن الاسرائيلين قد اغلقوا كل الطرق .. و مع هذا تمكن الابطال من التسلل الي منطقة المهمة .. وإختفوا خلف إحدي التلال ..

وبعد فترة من الإنتظار تسلل الابطال « سيد زكريا خليل « و"أحمد الدفتار" و «عبد العاطي « و « محمد بيكار" الي بئر الماء القريب منهم للحصول علي الماء نظراً لنفاذ مياه الشرب التي كانت معهم .. ففوجئوا بوجود ٧ دبابات اسرائيليه فأبلغوا قائدهم بتلك الدبابات الذي اصدر الاوامر بالتعامل معها قبل بزوغ ضوء الشمس .. وعندما وصل الابطال الي البئر فوجئوا بأن الدبابات قد غادرت المكان بعد ان قامت بردم بئر الماء .. و في طريق عودة الابطال لنقطة التمركز وجدوا ٣ دبابات اسرائيليه فتعاملوا معهم و تمكنوا من قتل ١٢ اسرائيلياً .. ثم ظهرت ٤ طائرات هليوكوبتر تقوم بالبحث عن الابطال ثم قامت بابرار مجموعة من الجنود الاسرائيلين لاجل تطويق المنطقه .. وهنا أطلق البطل « حسن السداوي)" قذيفه فتم تدمير طائرة من تلك الطائرات و إستمر القتال و أستشهد كل زملاء البطل « سيد زكريا خليل « فحصل علي أسلحتهم و ظل يقاتل بمفرده .. وكان

يقوم بالضرب علي القوات الاسـرائيليه .. و ينتقل من مكان الي آخر.. فإعتقدت القوات الاسرائيليه في وجود قوة مصريه كبيرة نظراً لتعدد الضرب من اماكن مختلفة .. حيث طلبت الدعم بقوة اسرائيليه اخري لمواجهة الموقف .. و ظل البطل « سيد زكريا خليل « يقاتل حتي نفذت ذخيرته .. وتم تطويق المنطقه ثم أستشـهد بعد أن تمكن بتوفيق من الله من قتل ٢٢ جنديا اسـرائيلياً .. و عندما وصل الضابط الاسرائيلي الي جثمان البطل « سيد زكريا خليل « إندهش وقال : « أي روح بطوليه هذه ؟ .. ثم أخذ متعلقات البطل و احتفظ بها منذ ذلك اليوم .. وفي عام ١٩٩٦ ذهب هذا الضابط الاسـرائيلي الي السفير المصـري في ألمانيا و قدم إليه متعلقات البطل « سـيد زكريا خليـل « والتي كانت عبارة عن بعض الأوراق المالية من فئة الجنيه والعشـرة قروش وعملـة معدنية ومفتاح وصورة شخصية للجندي « سـيد شلبي « وبطاقته العسكرية وبعض الأوراق ثم حكي الجندي للسـفير المصري قصة صمود وبطولات البطل و أقر أنـه مقاتل من طراز فريد .. و عندما علم الرئيس « محمد حسني مبارك « ببطولات البطل « سيد زكريا خليل « منح إسمه نوط الشجاعه من الطبقة الاولي .. و أطلق إسمه علي احد شوارع حي مصر الجديدة ..

هذه البطولات والمعجزات التي جاءت بشهادات الإسرائيليين .. واكبتها بطولات ومعجزات أخري من خلال قيام أبطالنا وبالإمكانيات المتوفرة من إلحاق خسائر فادحة للعدو .. حيث تمكن بعض الجنود من تدمير عشرات المدرعات .. وكأنها تطبيقا للآية الكريمة « ومارميت إذ رميت ولكن الله رمي « ١٧ الأنفال .. وهو مادفع الخبير العسكري الأمريكي « جاك ويلر« للقـول : « إن الجنـود المصريين قد قلبـوا في أكتوبر كل المفاهيم العسـكرية التي كانت سـائدة .. منها تلك التي تعتبر أن الدبابة هي السـلاح القادر علي تدمير العدو .. وخاصة قوات المشاة التي لم يكن بوسعها التصدي لهجمات المدرعات .. ولكن خلال حرب أكتوبر إستطاع الجندي المصري مواجهة قوات إسرائيل المدرعة وتدميرها « .. وكان لرجال القوات الجويـة المصرية يدا طولي في تحقيق النصر .. من خلال بطولات ومعجزات تدل علي وجود توفيـق من الله وهـو ماعرضناه في الصفحات الماضية .. وأتمنـي أن لانكتفي بالفخر من أمجاد أبطالنا في الحرب فقط .. ولكن علينا أخذ العبرة منها بضرورة الإستعداد في كل وقت لمواجهة الأعداء مع الإيمان القوي بالله في أنه سـينصرنا طالما نصرناه حسـب قوله تعالي:

« ياأيها الذين أمنوا إن تنصروا الله ينصركم ويثبت أقدامكم « .. ٧ محمد ..



المهندس «إبراهيم مناع» وحكاية نجاح
الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية



المهندس " إبراهيم مناع " رئيس الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..



وتعد الشركة القابضة هي صاحبة الفضل في تحقيق النهضة في المطارات المصرية .. وكانت بدايتها عندما صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ٧١ لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ورئاسة قطاع الطيران المدني وطبقا لأحكام هذا القرار تغير مسمي الهيئة إلي الهيئة المصرية للرقابة علي الطيران المدني وصدر القرار الجمهوري رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠١ بإنشاء الشركة القابضة للطيران والتي تعمل وفقا لأحكام القانون رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ الخاص بقطاع الأعمال وفي ١١مارس ٢٠٠٢ صدر القرار الجمهوري رقم ٥٦ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة الطيران المدني حيث تم فصل جهات وهيئات الطيران المدني عن وزارة النقل ويتم إنشاء وزارة الطيران المدني ويتبعها عدة شركات وجهات علي رأسها الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية لتبدأ مرحلة عبور في قطاع الطيران ..

المهندس «حسين مسعود» وحكاية نجاح الشركة القابضة لمصر للطيران

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER



المهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل الشركات والقطاعات التابعة له ..

وتعد الشركة القابضة لمصر للطيران هي المحرك الرئيسي أيضا لكل عمليات التطوير في كل شركات مصر للطيران وهي تعد من أقدم شركات الطيران في العالم حيث بدأت في السابع من مايو ١٩٣٢ وقد مرت الشركة في مراحل نمو عديدة كان أبرزها في يوليو ٢٠٠٢ عندما صدر القرار الوزاري بتحويل مصر للطيران إلي شركة قابضة ويتبعها حاليا تسع شركات تلعب دورا مكملا لبعضها البعض في صناعة النقل الجوي بمصر ..

وتعتبر روح أكتوبر كلمة السر في نجاح الشركة وتحقيقها لمركز متقدم وسط شركات الطيران العالمية حتي وصل أسطولها إلي حوالي ٧٠ طائرة من مختلف الطرازات تصل بها إلي ٧٤ نقطة في ٥١ دولة إلي جانب عشرات النقط الأخري من خلال تحالف ستار العالمي ..

المهندس «عبدالعزيز فاضل» وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية



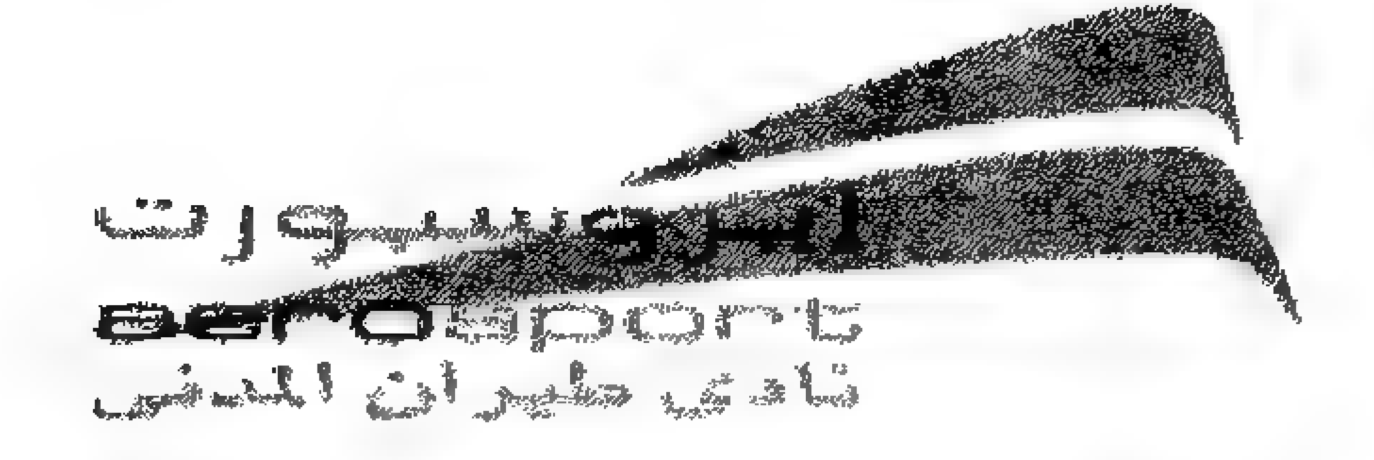
المهندس " عبدالعزيز فاضل " رئيس شركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي الشركة ..



وتعد الشركة من أفضل شركات العالم في توفير عمليات الصيانة في الطائرات والمحركات بكل طرازاتها .. وهي تعد من أوائل الشركات في الشرق الأوسط وأفريقيا في مجال خدمات صيانة الطائرات حيث تمتلئ الشركة بهناجر فنية لصيانة عدة أنواع من الطائرات والمحركات والأجزاء الميكانيكية للطائرات كما تقوم الشركة بعدة أنواع من الصيانة المجدولة وغير المجدولة للطائرات والكشوفات المختلفة وإصلاح الهياكل بالإضافة إلي خدمات الأبحاث الفنية والتخطيط ..

وتقدم الشركة خدمة الصيانة اليومية علي مدار ٢٤ ساعة طوال أيام الأسبوع وذلك بفضل العمالة المدربة الماهرة التي تعمل بروح أكتوبر التي أوجدها فيهم رئيسهم مما دفع معظم شركات الطيران للإستعانة بخبراتهم حيث وصل عدد عملاء الشركة إلي أكثر من ٧٠ شركة طيران عالمية وقد حصلت الشركة علي عدد من شهادات الإعتماد الدولية في مجالات الجودة والسلامة ..

الطيار " رضا صقر " وحكاية نجاح شركة إيرو سبورت ونادي الطيران المدني



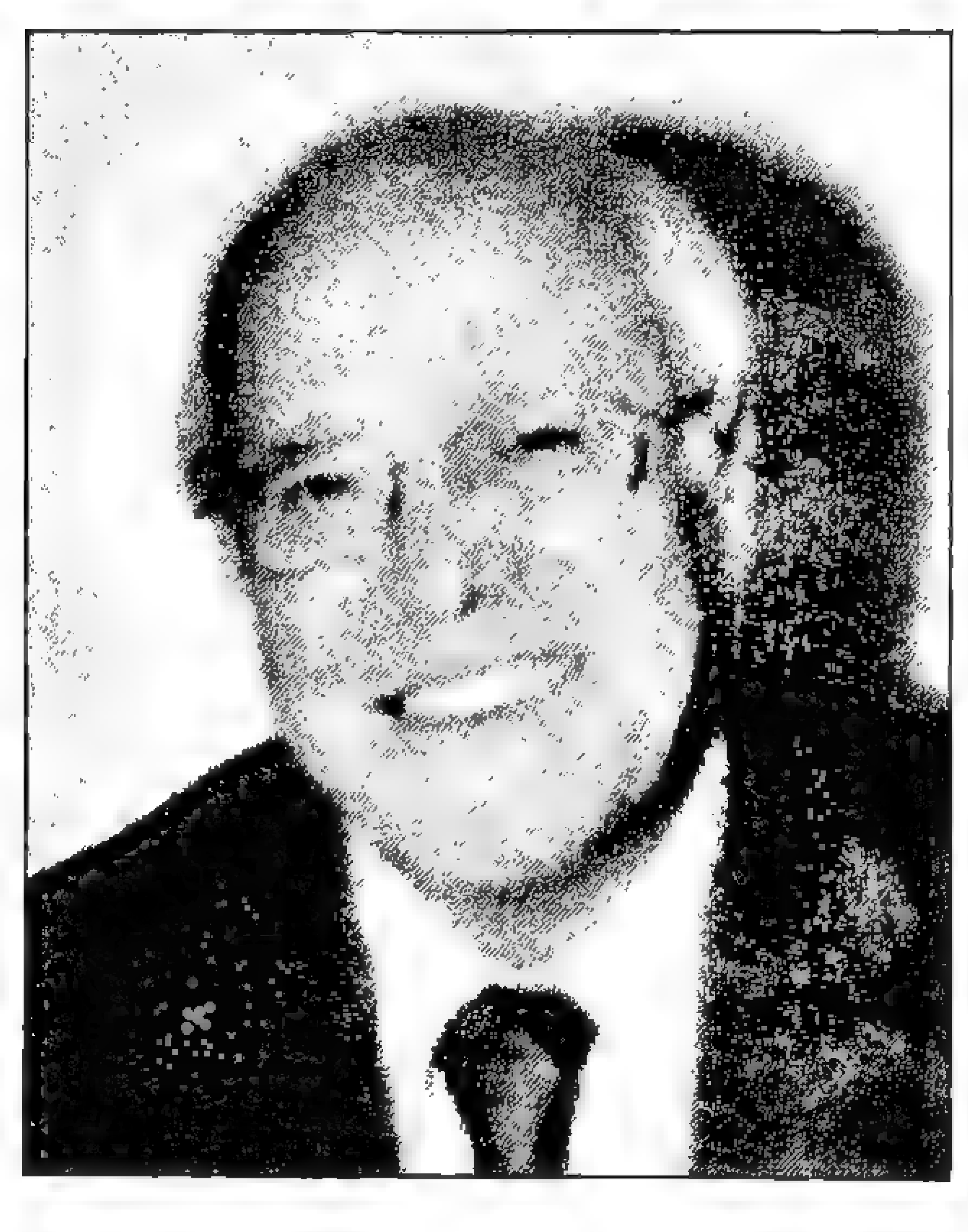
الطيار " رضا صقر " رئيس شركة إيرو سبورت هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي كل العاملين معه ..



وتعد شركة إيروسبورت ونادي الطيران المدني من أحدث منشآت الطيران المدني في مصر لتقديم الخدمات الرياضية لكل العاملين بقطاعات الطيران ويقع مقر الشركة والنادي في حرم مطار القاهرة ويتميز النادي بوجود مساحات خضراء وممشي للأعضاء ونافورات وأنظمة إضاءة حديثة وكافتيريات مفتوحة إلي جانب المبني الإجتماعي والذي يعد الأكبر والأفخم في الأندية الرياضية حيث تم تصميمه بأسلوب فندق مزود بمطاعم فاخرة بصالات مكيفة للشطرنج والبلياردو وتنس الطاولة ومكتبة وصالونات إنتظار كما تشمل المنشآت الرياضية حمامي سباحة وملاعب إسكواش وكرة خماسية وتنس وساحة تزحلق ونادي صحي إلي جانب أستاد كرة قدم ومجمع حمامات سباحة أوليمبي وقاعة إحتفالات أوبرا .. كل ذلك مع وجود إمكانية لتقسيط رسوم العضوية للعاملين بالطيران المدني بالتعاون مع أحد البنوك الكبري

الطيار "أسعد درويش" وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للشحن الجوي





الطيار " أسعد درويش " رئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوي هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي العاملين فيها ..

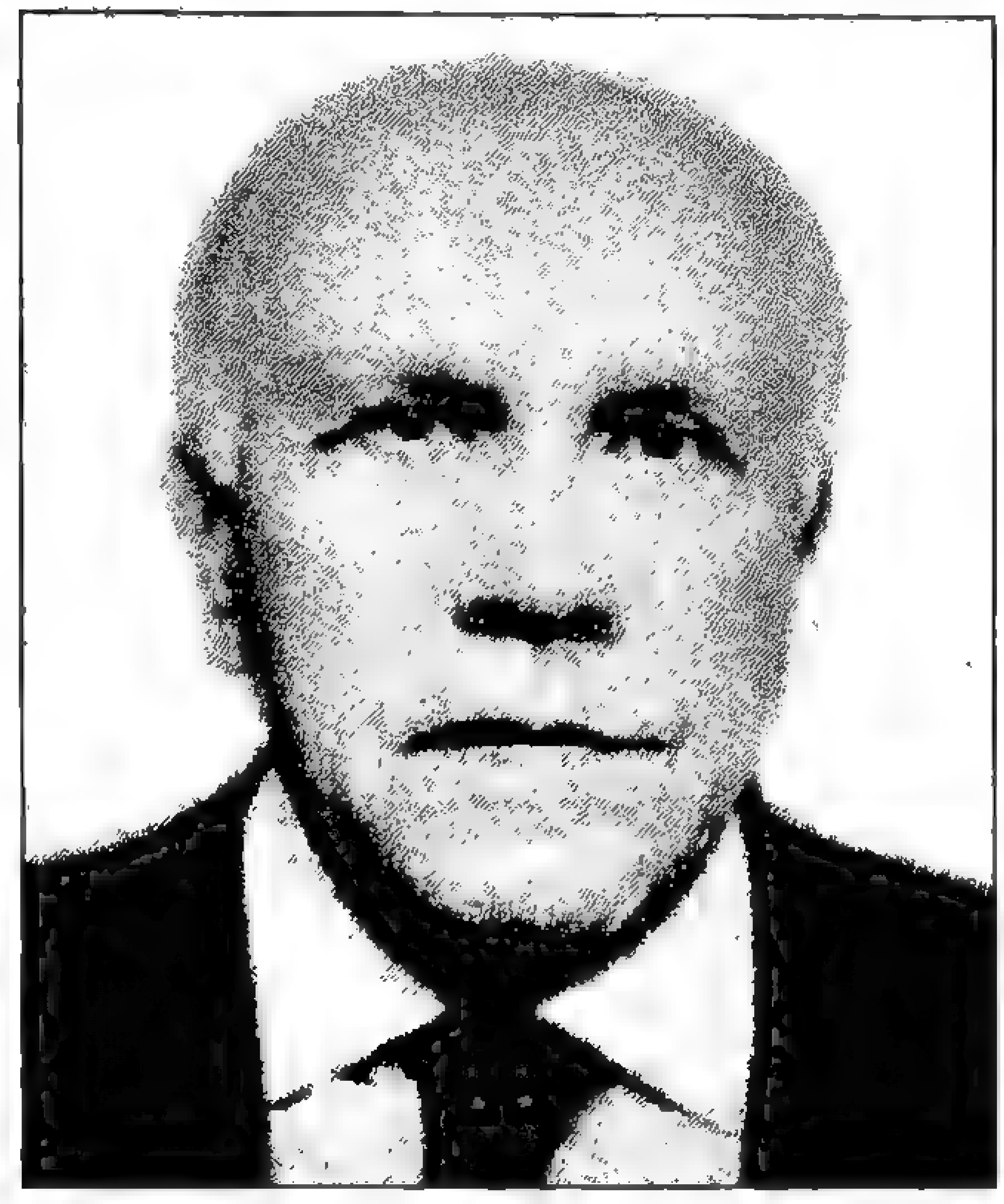
ولقد لعب دورا مؤثرا خلال الحرب من خلال قيادته لطائرة نقل في القوات الجوية خلال الحرب .. وعندما تولي قيادة شركة الشحن الجوي حقق طفرة كبيرة فيها .. حيث زاد نشاطها وهي تقوم بأعمال خدمات التخزين والمناولة لإستيعاب البضائع والشحنات الصادرة والواردة علي رحلات شركة مصر للطيران بجانب إستيعاب الشحنات علي رحلات الشركات الأجنبية ولقد زاد أسطول الشركة إلي ٤ طائرات شحن من طراز إيرباص المتوسطة المدي ليمتد نشاط الشركة إلي كل دول العالم وتنفذ الشركة خطة طموحة لزيادة وتحديث أسطولها وفتح أسواق جديدة بالإضافة لنقاط تجميع البضائع الموجودة حاليا في نيروبي وأديس أبابا والخرطوم والشارقة ودبي ومدن أوستند وفرانكفورت وهان ومانستون ..

وتحقق الشركة المنظومة الشاملة للنقل متعدد الوسائط للشحنات بتوفير الشركة خدمة النقل السطحي بإستخدام أسطول من الشاحنات المجهزة لنقل البضائع من وإلي مجمع بضائع القاهرة بالإضافة إلي توفير خدمات التخليص الجمركي للشحنات كما توفر الشركة أحدث طرق تتبع الشحنات عن طريق موقع مصر للطيران علي الإنترنت وحصلت علي عدد من شهادات الجودة الدولية في عمليات الشحن ..

"محمود حامد" وحكاية نجاح
شركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة

EGYPTAIR

A STAR ALLIANCE MEMBER



الأستاذ " محمود حامد " رئيس شركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة أحد كوادر مصر للطيران الذين عملوا في مختلف قطاعاتها ونجح في إستلهام روح أكتوبر من خلال معايشته لأبطال حرب أكتوبر خاصة الفريق طيار " أحمد شفيق " وزير الطيران والمهندس " حسين مسعود " رئيس الشركة القابضة وقد حقق " حامد " إنجازات عديدة في الشركة ..

وقد تم تطوير الأسواق الحرة لمصر للطيران لتواكب أعلي معايير الجودة العالمية وتنتشر معارضها في كل المطارات المصرية وأكبرها يتركز في مطار القاهرة بصالة السفر بمبني الركاب رقم ٣ علي مساحة ٣٦٠٠ م إلي جانب مطار شرم الشيخ والغردقة والأقصر وأسوان ومرسي علم وطابا وسوهاج والإسكندرية كما تم فتح منافذ للبيع خارج المطارات في الجونة ومارينا بورت غالب وكذلك بالمركز التجاري بسيتي ستارز بمدينة نصر وتتيح هذه المعارض للعملاء التسوق خلال ٤٨ ساعة من الوصول إلي مصر أو قبل السفر ..

كما تتميز الشركة بوجود الكرنك وهو القطاع السياحي وبخبره تزيد عن ٦٠ عاما ويقدم خدمات حجز وإصدار تذاكر الطيران وتنظيم برامج سياحية متميزة داخل وخارج مصر خاصة برامج الحج والعمرة إلي جانب خدمات النقل السياحي وتنظيم المؤتمرات والمعارض وتنتشر مكاتب الكرنك في أنحاء مصر والمناطق

الطيار "حلمي رزق" وحكاية نجاح

شركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والإقليمية (إكسبريس)



الطيار "حلمي رزق" رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والإقليمية (إكسبريس) هو أحد أبطال حرب أكتوبر والذين بذلوا الجهد والعرق خلال الحرب .. وقد أثبت جدارة عندما تولي قيادة الشركة وحقق إنجازات عديدة بفضل نجاحه في نقل روح أكتوبر إلي العاملين فيها ..

ولقد لعب دورا مؤثرا خلال الحرب من خلال مشاركته الفاعلة في عمليات الحرب .. وعندما تولي قيادة شركة (إكسبريس) حقق طفرة كبيرة فيها .. حيث زاد نشاطها ونجح في تحقيق المعادلة الصعبة وهي تحقيق أرباح إلي جانب تنفيذ واجب وطني في نقل المصريين داخليا بأسعار رخيصة ..

والشركة تم إنشاؤها في مايو ٢٠٠٦ لتقديم خدمة النقل علي شبكة الخطوط الداخلية بجودة عالية وهي تهدف لتطوير المنتج الذي تقدمه مصر للطيران في السوق الداخلي

ويعتمد تشغيل إكسبريس علي أسطول من ١٢ طائرة متوسطة المدي وبإمكانيات تكنولوجية متقدمة من طراز إمبراير ١٧٠ وبعدد مقاعد ٧٦ مقعدا وهو مناسب إقتصاديا للطائرات التي تعمل علي الخطوط الداخلية أو الإقليمية وتتميز الطائرات بدرجة عالية من الراحة حيث تتمتع الكابينة بوجود مقعدين فقط وليس ثلاثة في كل جانب كما أن المسافة بين الصفوف تسمح للراكب بمستوي جيد من الراحة وتحتوي كابينه هذه الطائرات علي درجتين هما الدرجة السياحية والمتميزة وتسمح بتقديم خدمات جوية ملائمة لطول الرحلة ..

تقوم الشركة بتنظيم رحلات متتابعة يوميا إلي أهم المدن السياحية وبأسعار تنافسية لجذب الشرائح المختلفة من المسافرين في السوق الداخلي كما تنظم الشركة رحلات إلي مدن دولية تصل هي والمدن الداخلية إلي ١٨ مدينة داخلية ودولية ..

شركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة
قطاع الأسواق الحرة



قطاع الأسواق الحرة يعد من أهم قطاعات التسوق في مطارات مصر وبعض المناطق الحيوية بالمدن الرئيسية وقد شهد في السنوات الماضية طفرة كبيرة وتطويرا مستمرا ..

وتتركز معارض السوق في مطارات مصر ومجمع سيتي ستارز في مدينة نصر والجونة .. وقد أدي ذلك لزيادة إيرادات الشركة ..

تعد معارض الأسواق الحرة في مبني الركاب رقم ٣ والذي إفتتحه الرئيس مبارك درة تاج أسواق المطارات حيث تتميز بالموقع والمساحة التي تصل إلي ٣٧٠٠ م إلي جانب الإستعانة بأحدث طرق ووسائل العرض ووجود كاميرات ووسائل لمراقبة المعروضات والعملاء مع تزوير الصالات بأفضل موظفين من الذين تم تدريبهم لخدمة الركاب والعاملين ..

وتم إفتتاح صالة الأسواق الحرة في المركز التجاري الملحق بفندق " سافوي " شرم الشيخ علي مساحة ٥٠٠ م وفتح مكتب للكرنك في نفس المكان لخدمة العملاء .. ويمكن للركاب الشراء خلال ٤٨ ساعة من بين أفضل السلع والبضائع والهدايا ذات الماركات العالمية وبتخفيضات موسمية ..

وتم وضع كل خدمات وإمكانيات وصالات الأسواق الحرة علي موقع الإنترنت التالي

www.dutyfree.eg.com

شركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة
قطاع السياحة (الكرنك)



A STAR ALLIANCE MEMBER

قطاع السياحة (الكرنك) هو الجناح الثاني لشركة مصر للطيران للسياحة والأسواق الحرة وهو من أقدم قطاعات السياحة في مصر بخبرة تزيد عن ٦٠ عاما تشمل تنظيم برامج سياحية متميزة سواء في داخل مصر أو خارجها خاصة مواسم الحج والعمرة التي بلغت فيها الشركة درجات من الجودة والتنظيم غير مسبوقة في سوق السياحة الدينية في مصر ..

تنتشر مكاتب القطاع في مقرها الرئيسي بقصر النيل ونادي الشمس ومدينة نصر وسيتي ستارز وفندق إيروتيل المطار وجليم بالإسكندرية وشرم الشيخ وسافوي الشرم والغردقة والزقازيق ..

وتقدم مكاتب الكرنك عدة خدمات أبرزها :

١ ـ حجز وإصدار تذاكر الطيران ..

٢ـ تنفيذ جميع البرامج السياحية في داخل مصر وخارجها ..

٣ـ تنفيذ برامج الحج والعمرة ..

٤ ـ تنفيذ برامج سياحة سريعة لركاب الترانزيت ..

٥ ـ تنفيذ عمليات النقل السياحي بأسطول سيارات حديثة ..

٦ ـ تنظيم وإدارة مؤتمرات ومعارض ..

وتم وضع كل تفاصيل خدمات قطاع الكرنك بمصر للطيران علي الموقع الإلكتروني التالي :

www.karnak.egypt.com

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران
كلية الدراسات المتخصصة



كلية الدراسات المتخصصة هي إحدى كليات الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران وقد نشأت في إطار التعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني ـ الإيكاو ـ لتواكب أحدث وآخر متطلبات الإيكاو حيث إعتمدت الكلية كمركز للتفوق والإمتياز منذ عام ٢٠٠٨ خاصة بالنسبة للدورات التدريبية في مجال طب الطيران التي أعدتها وطورتها الكلية ..

تقدم الكلية برامجها التدريبية طبقا للقياسات الدولية وبواسطة خبرات عالية وبالتنسيق مع المنظمات الدولية وذلك في مجالات:

طب الطيران ـ إدارة وعمليات الطيران والمطارات وشركات الطيران ـ أمن الطيران ـ قانون الجو والطيران ـ هندسة المطارات ـ هندسة صيانة الطائرات والأفيونكس ـ اللغة الإنجليزية للطيران وإعداد المدربين ..

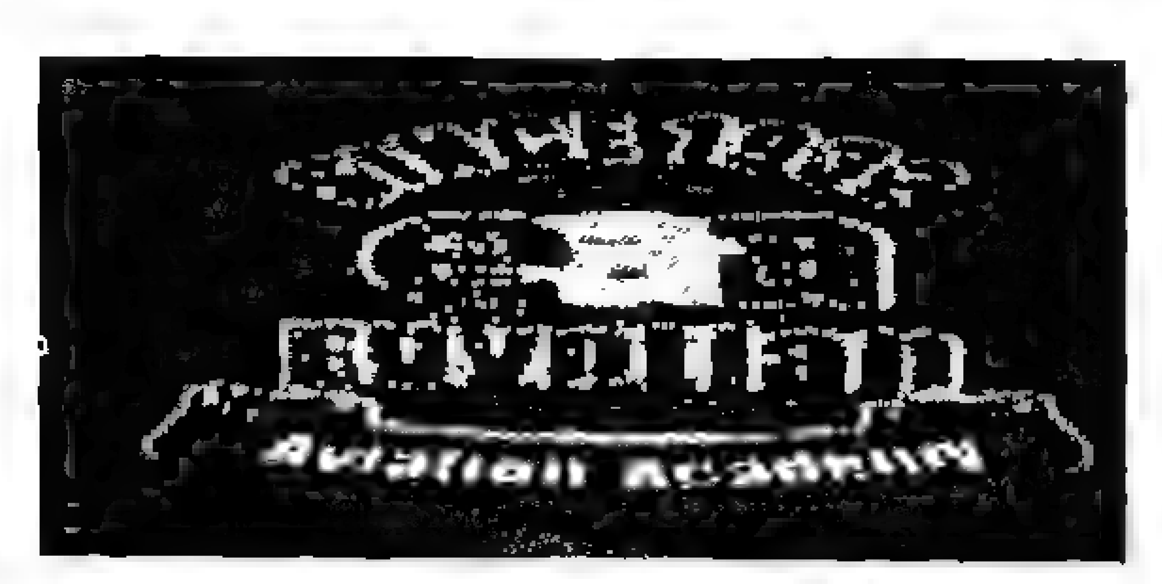
تستقبل الكلية متدربيها من شركات الطيران والمطارات وسلطات الطيران المدني في مصر والدول العربية والأفريقية والشرق الأوسط ..

توجد بيانات أخري علي الموقع الإلكتروني للأكاديمية المصرية لعلوم الطيران التالي : www.eaaegypt.com

للإتصال بالكلية :

ت : ٢٠٢٣٣٥٠٥٤٤٩+

الطيار " حسن محمد حسن " وحكاية نجاح الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران



الطيار " حسن محمد حسن " أحد أبطال حرب أكتوبر المجيدة حيث عرضنا دوره في هذا الكتاب وحصوله علي أعلي الأوسمة العسكرية وهي نجمة سيناء .. وقد نجح البطل في نقل روح أكتوبر خلال عمله في الحياة المدنية وحقق نجاحات عديدة في كل المواقع وأبرزها شركة ميناء القاهرة الجوي حيث بدأ في وضع وتنفيذ خطة مرنة لتطوير المطار ..



وقد نجح البطل في ترجمة تعليمات البطل " أحمد شفيق" وزير الطيران سواء في مطار القاهرة أو المعهد القومي للطيران المدني بإمبابة والذي تحول بفضل جهود البطل إلي الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران لتصبح مؤسسة تعليمية لإمداد سوق العمل بكوادر مصرية وعربية وأفريقية متميزة في صناعة النقل الجوي في العالم وتحقيق التكامل التدريبي المتناسب مع التكنولوجيا المتطورة والقيام بالأبحاث لتطبيق النماذج الرشيدة للنهوض بالصناعة مع مراعاة التأثيرات البيئية وتطوير الأنشطة التجارية لتحقيق معدلات نمو عالية وسط روح فريق سائدة بين الجميع ..

والأكاديمية بها عدة تخصصات وكليات هي :

كلية الطيران والتي تخرج كوادر متميزة من الطيارين ..

كلية الدراسات المتخصصة بالتعاون مع الإيكاو ..

كلية المراقبة الجوية ..

الموقع الإلكتروني : www.eaaegypt.com

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران
كلية المراقبة الجوية



كليـة المراقبـة الجوية تعتبر مـن الكليات المتخصصة فـي مجال تأهيل ضباط المراقبة الجوية في مصر والشـرق الأوسـط وأفريقيا منذ عام ١٩٦٣ وتقـوم بإعداد وتدريب ضباط المراقبـة الجوية المؤهلين لإدارة الحركة الجوية والكـوادر الأخـري فـي مجالات الحركـة الجوية طبقـا للمعاييـر الدولية المنصـوص عليها بواسـطة الإيـكاو حيـث تم إعتمادها كمركـز تدريبي إقليمي في أفريقيا والشرق الأوسـط ..

نوعية الدراسات التي تتم بالكلية

دراسة أكاديمية للحصول علي بكالوريوس مراقب حركة جوية ..

جميع الـدورات والإجازات في مجـالات خدمات الحركـة الجوية وعمليات الإتصالات وخدمة معلومات الطيران والنقل الجوي ..

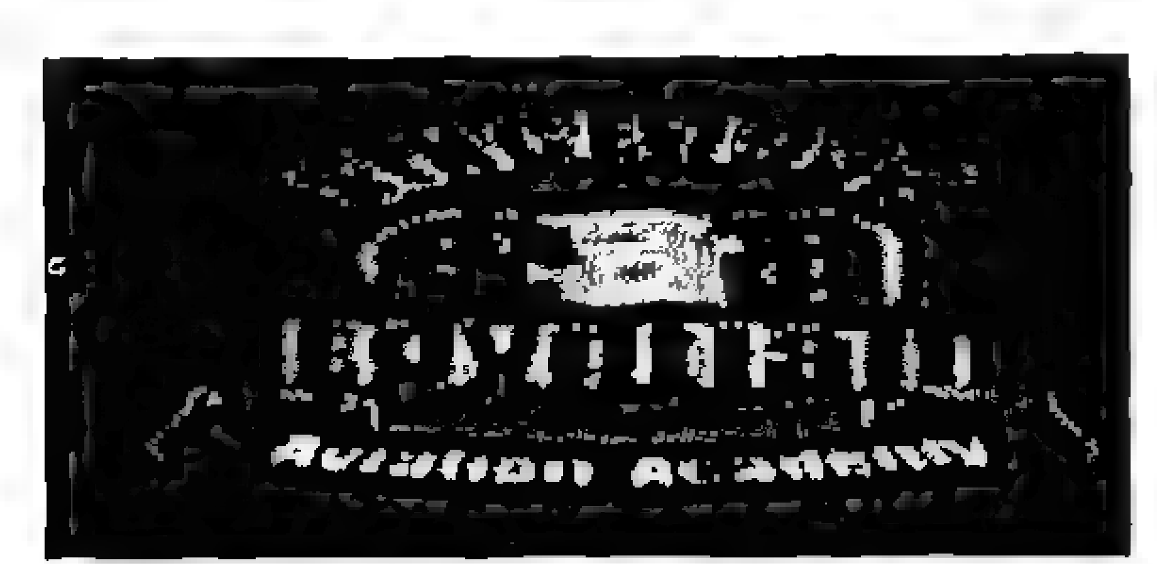
الدرجة العلمية التي تمنحها الكلية

بكالوريـوس مراقب حركة جويـة //جميع إجازات خدمـات وإدارة الحركة الجويـة (إجـازات المراقبـة الجويـة / معلومات الطيـران / النقـل الجوي / الإتصالات اللاسلكية).

وقـد تم تجهيـز الكلية بأحـدث مقلـدات ومعامل علي أحدث مسـتويات التقنيات التكنولوجية مثل :

معمـل إدارة الحركة الجوية (مراقبة إقتراب / مراقبة إقتراب نهائية / مراقبة طـرق جوية) ـ معمل التدريب علي خدماتِ معلومات الطيران والخرائط ـ معمل محاكاة برج مراقبة جوية ثلاثي الأبعاد ـ معامل عمليات الإتصالات AFTN ـ معامل تدريب علي الحاسب الآلي ـ معامل تدريب للغات ..

الأكاديمية المصرية لعلوم الطيران
الكلية المصرية للطيران



الكلية المصرية للطيران هي الرافد التعليمي الوحيد لتخريج الطيارين المدنيين وبعد تطويرها في السنوات الأخيرة إختارتها المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) في عام ٢٠٠٧ لتكون مركزا إقليميا للتدريب علي أعمال الطيران المدني بمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا ..

وتعمل الكلية المصرية للطيران علي تطوير كل برامج التدريب بها لمواكبة أحدث النظم العالمية في مجال الطيران ..

وتمنح الكلية الدارسين الشهادات والإجازات التالية :

إجازة طيار خاص ـ إجازة طيار تجاري ـ فرقة أهلية الطيران بالعدادات ـ فرقة أهلية الطيران متعدد المحركات ـ فرقة خط جوي ..

وشروط الإلتحاق بالكلية هي :

شهادة الثانوية العامة أومايعادلها ـ ولا يقل السن عن ١٧ عاما

إجتياز كل الإختبارات بنجاح وهي (الطبي ـ اللغة الإنجليزية ـ الحواسب ـ المقابلة الشخصية) ..

الحصول علي ملف القبول من مقر الكلية المصرية بمطار أكتوبر ـ طريق الواحات (مكتب خدمة العملاء) ..

للإستعلام ت : ٣٨٢٧٨٧٧٧ ـ ٠١٦٤٠٤٩٩٣٥

الموقع الإلكتروني : www.eaaegypt.com

المهندس "عبدالحميد عيد " وحكاية نجاح شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية



المهندس "عبدالحميد عيد" رئيس شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية أحد أبطال القوات الجوية نجح في بث روح أكتوبر وسط العاملين بالشركة حتي حققت طفرة في أدائها أدت إلي زيادة رأسمال الشركة إلي ٤٠٠ مليون جنيه بدلا من ٨٠ مليونا ..



وهذه الشركة هي أول شركة في مجال الخدمات الأرضية في الشرق الأوسط وأفريقيا حيث تتواجد في ١٣ محطة داخلية تخدم أكثر من ٢٠٠ شركة طيران تقوم بأكثر من ١٢٥ رحلة سنويا وتحمل علي متنها أكثر من ٢٥ مليون حقيبة و١٨٣ ألف طن من شحنات البضائع سنويا .. ويشمل نشاط الشركة العديد من الخدمات أهمها تقديم الخدمة الأرضية الكاملة للركاب وتداول الحقائب وشحنات البضائع وإستقبال وترحيل الطائرات وكذلك نقل الركاب ذوي الإحتياجات الخاصة من وإلي الطائرات وتقديم خدمات الوكالة نيابة عن عملائها من شركات الطيران لتنفيذ العديد من الخدمات منها تقديم خدمات الصيانة والوقود للطائرات وتصاريح الهبوط والمغادرة وخدمات التسكين والرعاية الصحية لأفراد أطقم الطائرات ونقل الركب الطائر والعاملين بمصر للطيران من خلال أسطول كبير يزيد عن ٤٥٠ سيارة .. وحصلت الشركة علي شهادات إعتماد دولية في مجال الجودة والسلامة والأمن ..

شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية



شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية هي إحدي الشركات التابعة للشركة القابضة لمصر للطيران الشركة الأم التي أنشئت عام ١٩٣٢ والتي أصبحت رائدة في مجال تقديم الخدمات الأرضية لجميع أنواع الطائرات في مطارات مصر وطبقا لقواعد الإتحاد الدولي للنقل الجوي وسلطات الطيران المدني المصرية ..

تقوم الشركة حاليا بخدمة أكثر من ٢٥ مليون راكب سنويا وتداول أكثر من١٨٧ ألف طن من البضائع والأمتعة تتضمن أكثر من ٢٥ مليون حقيبة بنسبة ٧٩٪ من الخدمة الأرضية في مصر ..

تتميز الشركة بوجود أسطول عملاق من المعدات يتعدي ١٢٠٠ معدة وبإشراف أكثر من ٥٢٠٠ مهندس وضابط تحميل وعمالة مدربة علي أعلي مستوي ..

ويتولي الإشراف علي العمل فرق من الإدارة الماهرة نجحت في وضع الشركة في مصاف الشركات العالمية وحصولها علي شهادة الـ ISAGO التي تعمق مفهوم تقديم الخدمة الأرضية الآمنة للطائرات في مطارات مصر ..

خدمات الشركة :

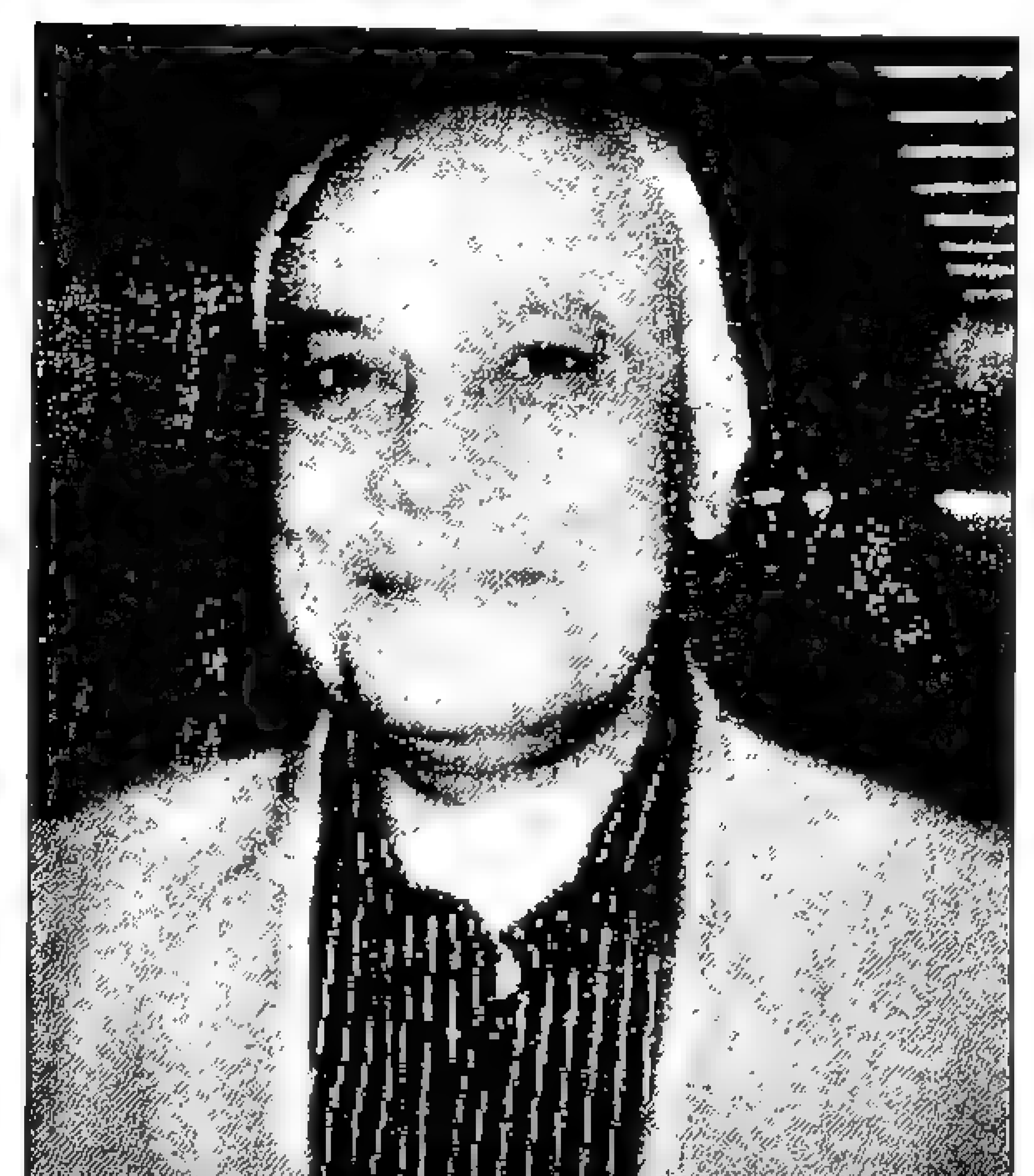
تقدم شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية الخدمات التالية :

تقديم الخدمة الكاملة للركاب وتداول الحقائب ونقل الركاب من وإلي الطائرات شاملة كبار الزوار وذوي الإحتياجات الخاصة وأطقم الركب الطائر ــ تقديم الخدمة الأرضية لكل طائرات الركاب والبضائع ــ خدمة تداول الأغذية للطائرات ــ تنفيذ أعمال الصيانة والإصلاح للمعدات التي تخدم الطائرة ــ تقديم خدمات الوكالة الأرضية نيابة عن عملائها من شركات الطيران مثل :

خدمات تصاريح الهبوط والمرور بالأجواء والإشراف علي خدمة الطائرات ــ التنسيق مع باقي الجهات لتقديم الخدمات الأخري ــ

الطيار " محمد الشعشاعي " وحكاية نجاح في مطار القاهرة وشركته للأسواق الحرة





اللواء طيار " محمد الشعشاعي " رئيس شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة ونائب رئيس شركة ميناء القاهرة الجوي أحد أبطال أكتوبر البارزين حيث كانت له صولات وجولات وحصل علي عدة أوسمة لبطولاته في القوات الجوية ..

ولقد نجح البطل " الشعشاعي " طوال عمله المدني في قطاعات وزارة الطيران المدني خاصة في مطار القاهرة في نقل روح أكتوبر لكل المواقع التي عمل بها وضرب نموذجا متميزا للعمل بالمطار ونراه كثيرا في مواقع العمل ولايبقي في مكتبه حيث يحرص علي متابعة سير العمل في صالات المطار والوقوف علي توفير كل الخدمات للركاب ..

ولقد حرص البطل علي تنفيذ خطة لمواجهة نقل رحلات مصر للطيران من المبني رقم ١ مقر صالات شركة الأسواق إلي المبني الثالث حيث إنخفض عدد الركاب الذين كانت الشركة تعتمد عليهم ونجح بشكل كبير في خفض تأثير ذلك علي إيرادات الشركة..

والدور الأبرز للبطل نلمسه في نشاط مطار القاهرة خاصة خلال المواسم حيث يلعب الدور الرئيسي في وضع وتنفيذ خطط المطار لمنع حدوث أزمات تعوق إنسياب حركة الركاب وكثيرا مايوجه إنذارات ويفرض غرامات ضد العديد من شركات الطيران أو الشركات الخدمية التي تقصر في أداء خدماتها بالمطار مماساعد علي شعور الركاب والسياح بتطور الأداء والخدمات بشكل يواكب عمليات التطوير التي تتم في مباني المطار ..

شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة



شركة مطار القاهرة للأسواق الحرة هي إحدي الشركات الواعدة التابعة لشركة ميناء القاهرة الجوي وهي متخصصة في عرض أحدث السلع والأجهزة والهدايا في ترانزيت المبني القديم بالمطار حيث إستعانت الشركة بأفضل بيوت الخبرة وشركات الأسواق العالمية للإستفادة من خبراتها في طريقة عرض السلع والبضائع لخدمة ركاب مطار القاهرة ..

وتحظي الشركة بإهتمام قيادات الطيران المدني خاصة البطل " أحمد شفيق " وزير الطيران المدني وهي دائمة التطوير وعرض أفضل المنتجات والماركات العالمية لذلك حققت طفرات في الإيرادات رغم كثرة العوائق التي تؤثر علي الجانب الإقتصادي في كل مطارات العالم وأبرزها إنفلونزا الخنازير وسحب بركان أيسلندا إلي جانب الأزمة المالية العالمية ..

والشركة لم تغفل دورها الإجتماعي لخدمة المجتمع المصري حيث كانت صاحبة ريادة وسط الشركات المتعاملة مع قطاع الطيران برعايتها ومشاركتها في التبرع لحملات دعم عدد من المشروعات الخدمية والإجتماعية مثل مستشفي سرطان الأطفال حيث نظمت عدة إحتفاليات للتبرع في صالات المطار ..

وتتميز الشركة بطاقم متميز من العاملين المدربين علي مساعدة الركاب وفي طريقة التسويق لجذبهم للشراء وحظوا بإعجاب وتقدير الركاب والسياح الذين يحرصون علي الشراء قبل سفرهم وإقتناء الهدايا التي تذكرهم برحلتهم لمصر ..

اللواء "يسري أمير" وحكاية نجاح في القطاع المالي والتجاري بالطيران المدني



اللواء " يسري عبده أمير " مستشار وزير الطيران للشئون المالية والتجارية أحد أبطال أكتوبر البارزين حيث كانت له صولات وجولات وحصل علي عدة أوسمة منها وسام الشرف العسكري حيث تعرض لإصابة خلال الحرب ..

وإعتلي " أمير" عدة مواقع في القوات الجوية وعندما إنتقل للعمل المدني بوزارة الطيران المدني نجح في نقل روح أكتوبر لكل المواقع التي عمل بها وحظي علي ثقة البطل " أحمد شفيق " وزير الطيران حيث حمله لسنوات طويلة مسئولية القطاع المالي والتجاري في الوزارة ..

ووضحت بصمات البطل " أمير " خلال مراحل عمله وإمتدت لكل الشركات التابعة لوزارة الطيران والتي حققت طفرة كبيرة وضعت المطارات وشركات الطيران المصرية المتخصصة في مكانة مالية متفردة دفعت كبري بنوك العالم للسعي لتقديم القروض الميسرة لكل الشركات لتمويل عمليات التطوير في المطارات أو لتحديث أسطول شركة مصر للطيران من منطلق تأكدها من سلامة وقوة الموقف المالي لكل شركات الطيران والمطارات المصرية ..

المصادر

- لقاءات مباشرة ومصورة ومسجلة صوتا مع أبطال الحرب ..
- بعض إصدارات القوات المسلحة ..
- كتاب (البحث عن الذات) للرئيس الراحل أنور السادات ..
- مذكرات الجمسي (حرب أكتوبر 73) ..
- كتاب(المعارك الحربية علي الجبهة المصرية) للكاتب جمال حماد
- كتاب(مبارك والضربة الجوية في أكتوبر)للكاتب محمود فوزي ..
- كتاب (حياتي) جولدا مائير رئيسة وزراء إسرائيل وقت الحرب.
- كتاب (حرب أكتوبر الأسطورة أمام الواقع) لـ إيلي زعيرا مسئول المخابرات الإسرائيلية ..
- كتاب (أخوتي أبطال المجد) للصحفي الإسرائيلي إيلان كفير..

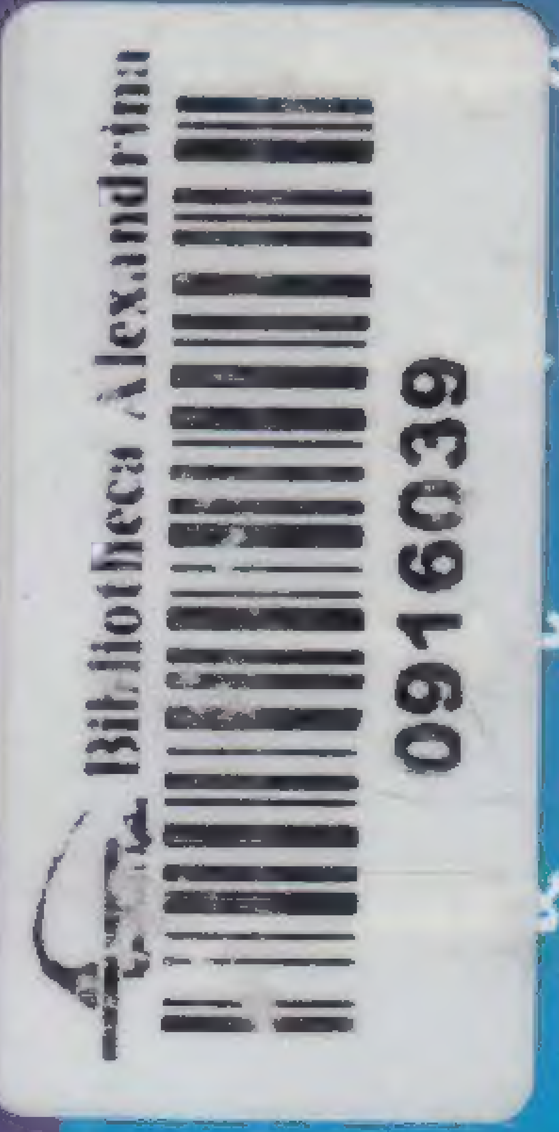
الفهرس

رقم الإيداع : ٢٠١٠/١٩٢٩٣
الترقيم الدولى : I.S.B.N 977 - 236 - 368 -8
طبع بمطابع دار الجمهورية للصحافة

هذا الكتاب

(جند الله ونصر أكتوبر رمضان ـ معجزات يرويها أبطال الطيران) .. ليس فقط أحدث الكتب عن أكبر وأفضل إنتصارات العرب في العصر الحديث .. وإنما يعرض أدق التفاصيل لمواجهات أبطال الطيران خلال حرب أكتوبر رمضان المجيدة .. ويكشف أسرارا جديدة في أخطر المعارك.. ويروي معجزات صنعها أبطال القوات الجوية بمساعدة جنود خفية أرسلها الله سبحانه وتعالي لمؤازرتهم .. كماينفرد بصور لم تنشر من قبل حصل عليها الكاتب من الأرشيف الخاص للأبطال .. وقد جمعها الكاتب خلال ثلاث سنوات في لقاءات مباشرة مع الأبطال .. ووضعها في لوحة تجمع كل تفاصيل المعركة لتظهر في كتاب ليس فقط لتعريف الأجيال الجديدة بأيام الفخر والمجد وإنما لإعطاء الأبطال بعض حقهم من التكريم .. ودفع الأجيال الجديدة لبذل الجهد والعرق بل والدم لرفعة مصر وحمايتها من سهام الطامعين في خيرها .. والذود عن ترابها من كل غاصب .. والأخذ بكل أسباب القوة والمنعة ليستحقوا أن يكونوا أحفاد هؤلاء الأبطال ..

الكاتب



(عبدالناصر أبوالفضل) .. مساعد مدير تحرير جريدة الجم...
تولي رئاسة تحرير جريدة التفاعل الخاصة بشئون البيئة ..
عمل مستشارا لشئون الطيران لعدد من وكالات الأنباء العا...
صدر له ثلاثة كتب هي :

1 ـ الحرب الصهيونية المنسية ـ التهجير الجوي لليهود ... توريط مصر ..

2 ـ سفر بلامتاعب ـ موسوعة خدمات المسافرين ورجال الأ... المطارات والخارج ..

3 ـ مطار القاهرة الهرم الرابع ..